ANALES

DEL

MINISTERIO DE FOMENTO

ANALES

DEL

MINISTERIO DE FOMENTO

DE LA

REPÚBLICA MEXICANA

AÑO DE 1877

TOMO II

MÉXICO
IMPRENTA DE FRANCISCO DIAZ DE LEON
CALLE DE LERDO NUMERO 2.
1877

LEGISLACION SOBRE CAMINOS

Desde 4 de Noviembre de 1824 hasta 17 de Enero de 1877.

REPÚBLICA MEXICANA.

MINISTERIO DE FOMENTO, COLONIZACION, INDUSTRIA Y COMERCIO.

Seccion 3ª

El ciudadano general en gefe del ejército constitucionalista, encargado del Poder Ejecutivo, apreciando debidamente los conocimientos de vd., su laboriosidad y decidido empeño en materias de legislacion, ha tenido á bien encargar á vd. de la formacion de un libro en que queden recopiladas todas las leyes y disposiciones administrativas referentes á caminos que están bajo la vigilancia del Gobierno general, no dudando que aceptará tan importante comision.

Libertad en la Constitucion. México, Marzo 2 de 1877.

Riva Palacio.

C. Luis G. Zaldívar.

ACAPULCO.

Decreto.—Julio 15 de 1842.

Apertura de un camino carretero de México á Acapulco, y de este á los Departamentos de Oaxaca y Michoacán por las costas Grande y Chica.

Ministerio de Relaciones Exteriores y Gobernacion.—El Exmo. Sr. presidente provisional de la República se ha servido expedir el decreto que sigue.

Antonio López de Santa-Anna, etc., sabed: Que deseoso de proporcionar la apertura de una de las principales carreteras de la República, de esta capital á la costa del mar Pacífico, por la costa del Sur del Departamento de México, y habiendo tomado en consideracion los ocursos respectivos que obran en el expediente promovido por D. Bernardino Villanueva, á efecto de que se le rematara la apertura de un camino carretero desde esta ciudad al puerto de Acapulco, y con vista de la nueva exposicion presentada por el mismo en 12 de Mayo anterior, que hizo suya el Exmo. Sr. general D. Nicolás Bravo, y de acuerdo con lo que sobre el caso informó el señor director general de caminos; y considerando, por último, estar bastante manifestados los deseos, así del Sr. general D. Juan Alvarez, como de otras personas influentes de

aquel rumbo, en uso de las facultades que me concede el art. 7º de las bases adoptadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los departamentos, he tenido á bien decretar lo que sigue.

Art. 1º Se abrirá un camino carretero de nueve á diez varas de ancho, y con los declives correspondientes para el derrame de las aguas, desde esta capital al puerto de Acapulco, y otros, si se pudieren, desde este último punto, por las costas Chica y Grande, hasta internarse en los departamentos de Oaxaca y Michoacán.

Art. 2º La apertura de estos caminos la verificarán los empresarios bajo la direccion del director general de caminos, y él mismo designará el punto ó puntos por donde hayan de comenzarse los trabajos, así como la ruta que debe seguir, con todo lo demas que estime conveniente sobre ancho y forma de caminos, inclinacion de sus pendientes y planos de sus puentes.

Art. 3º Para auxiliar los trabajos de esa obra y demas objetos de conocida utilidad, se establecerán tres presidios en los puntos que con acuerdo del director designen, segun sus conocimientos locales, el comandante militar de Cuernavaca, el Exmo. Sr. general D. Nicolás Bravo, y el Exmo. Sr. D. Juan Alvarez; entre México y Puente de Ixtla, el primero; entre ese punto y el rio del Papagayo, el segundo; y entre este y Acapulco, el tercero; combinando las reglas de salubridad y otras que deben atenderse en el caso, y á dichos presidios serán destinados por las autoridades respectivas de los distritos inmediatos, los vagos y delincuentes que merezcan pena correccional. Su manutencion, los haberes de la tropa que los custodie, y los sueldos de los facultativos de que habla el art. 1º, serán puntualmente satisfechos de cuenta del gobierno por la aduana marítima de Acapulco, ó en su falta de cualquier otro fondo público que exista, bien sea en las oficinas de rentas públicas del rumbo, ó de las que pertenezcan al gobierno y se hallen en otras manos.

Art. 4º La ejecucion de esta obra se confia á la empresa de que hasta hoy son socios los Exmos. Sres. D. Nicolás Bravo y D. Juan Alvarez, y el Sr. coronel retirado D. Bernardino Villanueva, á quienes se otorga

derecho exclusivo para el efecto. Sus obligaciones y consiguiente indemnizacion, serán las siguientes.

1ª Abrirán á su costa los caminos de que se ha hablado, y en el modo descrito, en el término de doce años, ó antes si es posible.

2ª Construirán dos puentes en los rios de Mescala y el Papagayo, de la clase y construccion que pidan las localidades, procurando la mayor comodidad y seguridad del público, que lo mismo que los caminos, será á su cargo conservar en el mejor estado de servicio.

3ª Las indemnizaciones que se acuerdan á los empresarios y á los que traspasen sus derechos y acciones, son las que siguen:

Tendrá derecho, desde que comienza la obra, y previo aviso oficial y conocimiento de la autoridad civil respectiva, á cobrar los peajes de Cerro Gordo, y los que justamente deban establecerse en otros puntos y en cada uno de los puentes cuando ya existan, así como en el nuevo camino que debe formarse por Jaltianguis. El cobro de estos peajes durará sesenta años, y se verificará con arreglo á arancel, préviamente aprobado. Los artículos y útiles que se necesiten para las obras que se emprendan y sean á ella absolutamente indispensables, no satisfarán derechos ni contribucion de ninguna clase, ni la empresa como tal, será gravada con contribucion alguna, ni gabela de cualquier nombre y orígen.

Art. 5º Cuando algun suceso político turbare la tranquilidad pública, y esto produzca á la empresa paralizacion en sus cobros ú otro cualquier perjuicio, tendrá derecho á que el tiempo de la turbacion no se cuente en el del plazo estipulado, y su accion queda expedita para repetir, conforme á las leyes, contra las personas que hayan causado el mal.

Art. 6º Aun cuando haya que variar en algunos puntos la ruta del camino, que como se ha dicho, comprenderá su ancho de nueve á diez varas, no podrán hacer reclamos de ninguna especie, ni los particulares ni los pueblos, por su ocupacion, en tanto esta resulta en utilidad pública. Además, si la empresa necesitare algun terreno, ya en los costados del camino, ya en algun otro paraje, para situar posadas ó proporcionar otras ventajas para comodidad de los transeuntes, podrán

tomarlos no excediendo de media legua para cada lado, é indemnizando á los propietarios, previo avalúo por peritos, nombrados uno por cada parte, y un tercero en caso de discordia, que señalará la autoridad civil mas inmediata. Estos terrenos, adquiridos así por la empresa, y las obras ó fábricas que en ellos hiciere, se les pagarán por el gobierno bajo aquellas mismas reglas de avalúo al vencimiento de los sesenta años de esta contrata.

Art. 7º Podrán recoger los empresarios los materiales que existan del antiguo puente que se comenzó á construir en el Papagayo, y reclamar aquellos de que se haya hecho uso por particulares. El gobierno departamental de México, por medio de sus autoridades subalternas, impartirá á la empresa cuantos auxilios necesite, y tan luego como todas ellas tengan aviso de comenzarse la obra, consignarán á los citados presidios los vagos, viciosos y sentenciados, librando además sus órdenes para que se entreguen á los empresarios las garitas de peajes existentes, y se avise al público deber pagar las cuotas de las que nuevamente se establezcan.

Art. 8º Los empresarios se comprometerán á dar las fianzas correspondientes, tanto por las cantidades que cobrasen por los peajes que piden y se establecieren, como por la responsabilidad que contraen respecto al cumplimiento de su contrata, á fin de que tenga su preciso efecto, aun cuando algunos ó todos fallecieren.

Art. 9º Por el tenor de las bases de este decreto, se escriturará el contrato entre el gobierno y los empresarios, con las formalidades y requisitos de las leyes.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

ACAPULCO á MÉXICO.

Marzo 16 de 1843.

Decreto haciendo algunas aclaraciones acerca del camino mandado abrir de Acapulco á México.

Antonio López de Santa-Anna, etc., sabed: Que teniendo presente que ya existe un camino carretero desde esta ciudad á la villa de Cuernavaca, y no habiendo sido mi ánimo al expedir el decreto de 15 de Julio de 1842, disponiendo se abriese nueva ruta para el camino hasta el puerto de Acapulco, que en la ejecucion de esta obra se perjudicasen los derechos que las leyes conceden al respetable derecho de propiedad, ni que se ocasionasen extorsiones ni exacciones injustas á los pueblos y á las fincas de los particulares, usando de las facultades que me concede la sétima de las bases acordadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos, he tenido á bien decretar lo siguiente.

Art. 1º El camino que se mandó abrir por el art. 1º del decreto de 15 de Julio de 1842, hasta el puerto de Acapulco, comenzará desde la villa de Cuernavaca.

Art. 2º Quedan vigentes y en todo su vigor, los derechos que con anterioridad á la publicacion del citado decreto de 15 de Julio, conceden las leyes á los propietarios de fincas y terrenos, los cuales serán préviamente indemnizados por la compañía empresaria que se ha hecho cargo de la construccion del camino de que que se trata, conforme lo prevengan las mismas leyes, de la parte que se ocupe de su propiedad, así como de los perjuicios que puedan ocasionárseles por los ejecutores de la obra.

Art. 3º Se derogan los artículos 1º y 6º del referido decreto de 15 de Julio de 1842, en todo lo que se opongan al presente.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

ACAPULCO.—Véase el decreto de 14 de Diciembre de 1870, en la palabra VERACRUZ.

ACAPULCO.—Véase el decreto de 31 de Agosto de 1857, en la palabra VERACRUZ.

ACAPULCO.—Véase el decreto de 9 de Agosto de 1855, en la palabra VERACRUZ.

ACAPULCO.—Véase el decreto de 26 de Diciembre de 1855, en la palabra CUERNAVACA á ACAPULCO, y véase tambien la palabra CHILPANCINGO.

ANTON LIZARDO á ACAPULCO.

Decreto.—Agosto 2 de 1856.

Se concede privilegio para la construccion de una línea de ferrocarril de Anton Lizardo á Acapulco.

Ministerio de Fomento.—El Exmo. Sr. presidente sustituto de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

Ignacio Comonfort, presidente sustituto de la República mexicana, etc.

Art. 1º Se concede privilegio á D. Alberto C. Ramsey para construir un camino de fierro, desde el punto de Anton Lizardo en el Golfo de México, hasta el puerto de Acapulco en el Océano Pacífico, por la vía más recta que permita la topografía del suelo. Se le concede tambien el construir ramales del mismo camino de fierro, caminos carreteros y toda clase de vías que sirvan para fomentar las comunicaciones en el país, siendo obligatoria para la empresa la construccion de un ramal que, saliendo de cualesquiera punto del ferrocarril, termine en la ciudad de Puebla.

Art. 2º Para gozar de este privilegio, se autoriza á D. Alberto C. Ramsey para formar una sociedad anónima bajo el nombre de "Compañía mexicana de ferrocarriles.»

Art. 3º La compañía de que habla el artículo anterior, quedará for-

mada dentro de doce meses, contados dia á dia desde la fecha de este decreto. Dentro del mismo término de los doce meses, los empresarios darán aviso al supremo gobierno de estar formada la compañía, pues si esta no queda formada en el plazo indicado, ó no se da el aviso prevenido, por el mismo hecho queda nulo y de ningun valor este privilegio.

Art. 4º La compañía tendrá el carácter exclusivo de mexicana, y los derechos y exenciones que por este decreto se le conceden, todos ni cada uno podrán ser traspasados, hipotecados, ni empeñados, ni cedidos á ningun gobierno extranjero, ni á corporacion ni á persona que gocen de proteccion extranjera. Por intentarlo solamente, queda de hecho nulo este privilegio, y es tambien nulo en todos y cada uno de los casos en que se recurra á fuerza ó á intervencion extranjera.

Art. 5º La compañía puede dividir y subdividir su capital en el número de acciones que juzgue oportuno, y de estas acciones puede disponer libremente como de propiedad particular, trasfiriendo á las corporaciones no exceptuadas, el dominio absoluto de ellas, conforme á las leyes y á los reglamentos que se formen. La compañía puede tambien formar reglamentos para el manejo de sus negocios y de todo lo que le pertenezca, y para la construccion y conservacion de sus obras; los reglamentos relativos al uso del camino, serán préviamente aprobados por el supremo gobierno.

Art. 6º Con el objeto de que la compañía obre expeditamente en sus negocios, queda con todos los derechos, poderes y privilegios de que gozan los ciudadanos de la República, para manejar y dirigir toda clase de asuntos, y con los mismos recursos y acciones podrán ejercitarse contra la compañía, en su calidad de corporacion, y no de otra manera y del mismo modo que contra un particular.

Art. 7º La compañía establecerá su oficina principal en la ciudad de México, pudiendo establecer otras subalternas donde mejor le pareciere.

Art. 8º La compañía gozará del dominio exclusivo de sus caminos y de sus pertenencias, y puede fijar y modificar las tarifas de cuotas

para el trasporte de los pasajeros, de las mercancías y de los efectos de toda clase, como igualmente los precios por detencion y almacenaje, en sus depósitos, edificios y establecimientos de toda clase; pero siempre recabando la aprobacion del supremo gobierno respecto de almacenaje y depósitos.

Art. 9º Se conceden en propiedad á la compañía los terrenos pertenecientes á la nacion, que puede necesitar para los caminos, y los materiales para la construccion de los mismos caminos, de las oficinas, cercas, hoteles, muelles y almacenes. Si ocupare los bienes de los particulares por causa de utilidad pública, podrá hacerlo arreglándose á las leyes vigentes.

Art. 10. Todos los carros, carruajes, instrumentos, utensilios, máquinas, locomotoras, trenes y sus anexos para el trasporte, arneses y arreos para bestias de carga, fierro, carbon y los demas materiales para la construccion y conservacion del camino y de sus ramales, quedan exentos de todo derecho de internacion ó consumo, y de cualquiera otra denominacion.

Art. 11. Los buques de vapor y de vela que lleguen á los puertos de la República, con cargamento destinado exclusivamente para el tránsito por el camino de fierro y no para venderse y consumirse en el país, ó con carbon, útiles, herramientas, máquinas ú otros objetos que directamente sean necesarios para la construccion, conservacion y uso del camino de fierro, estarán exentos del derecho de toneladas y de todo otro derecho de puerto, tanto á la entrada como á la salida; y cuando dichos buques traigan parte del cargamento en efectos de la compañía ó de tránsito, y la otra parte para venderse ó consumirse en el país, solo pagarán proporcionalmente los derechos de tonelada y otros que correspondan á aquella parte del cargamento que deba consumirse ó venderse.

Art. 12. Todos los buques de vapor y de vela, pertenecientes á la compañía, cuando traigan cargamento para venderse ó consumirse en el país, pagarán los derechos en la manera establecida por las leyes.

Art. 13. Todos los buques de vapor y de vela de la compañía, ten-

drán tambien derecho para entrar y descargar en dichos puertos, y para cargar y salir en cualquiera dia del año, excepto solo el domingo, en cuyo dia el gobierno dará ó no su permiso, segun lo tenga por conveniente.

Art. 14. Las manufacturas, efectos, mercancías, productos ó materiales de cualquiera especie, que se depositen en los almacenes y edificios de la compañía, no pagarán derechos de aduanas ni contribuciones ó impuestos generales ni locales de ninguna clase, sino solo en el caso de consumirse y venderse en el país, en lo que se hallarán sujetos á las leyes vigentes.

Art. 15. Los fletes que se cobren y la carga que se conduzca, estarán exentos de todo derecho ó impuesto sobre caminos que aumente los derechos de trasporte.

Art. 16. Las balijas de correspondencia, los efectos, mercancías, manufacturas y artículos de agricultura, y todos los objetos, cualesquiera que sean, destinados para el trasporte de mar á mar, y que no vengan con el objeto de venderse ó consumirse en el país, entrarán y saldrán libres de inspeccion, derechos y detencion por parte del gobierno, y estarán exentos de todo impuesto de tránsito de cualquiera denominacion que sea, prestando para ello cabal proteccion. Los cargamentos y artículos destinados para el tránsito, serán declarados como tales en el puerto de su llegada, en donde un empleado del gobierno, nombrado al efecto, sin abrir ni examinar ningun bulto, y sin causar demora, los sellará y marcará, ya sea á bordo de los buques que lo conduzcan, ó en los almacenes de depósito de la compañía, con un sello ó estampilla que se destinará á este objeto, y ningun bulto ó artículo marcado de esta manera, será por ningun motivo detenido, parado ó sujeto á derecho ó gasto de ninguna clase en su tránsito ó exportacion. En tiempo de guerra, el supremo gobierno prevendrá cuáles son los artículos que no deben ser trasportados por el camino, y cuando tenga sospecha de que se infringen sus órdenes, podrá mandar practicar los reconocimientos que tenga por conveniente, é imponer una pena á la compañía si resulta que la sospecha se convierte en realidad.

El equipaje personal de los viajeros estará exento de sello, pero podrá sujetarse á exámen.—Todos los cargamentos y artículos referidos, excepto los equipajes personales, destinados para el tránsito de mar á mar, serán conducidos en carros señalados especialmente para ese fin, bajo la vigilancia de uno ó mas empleados de la aduana, que el gobierno determine.

Los artículos tales como carbon, coral, concha, palo de tinte, mineral de fierro ó de cobre, y cualquiera otro que no vaya en tercio ó sacos destinados para el tránsito de mar á mar, no serán sellados ni puestos en carros especiales, á menos que el gobierno así lo exija.

Art. 17. El supremo gobierno de la República fijará, oyendo á la compañía, las formalidades que deben observarse en la descarga de mercancías y efectos en uno y otro extremo del expresado ferrocarril, con el fin y objeto de impedir que las mercancías y efectos destinados á ser trasportados de un extremo al otro del camino, se dejen en puntos intermedios, ó que fraudulentamente se introduzcan para su consumo en el país. Estas formalidades se establecerán de manera que impidan todo fraude, sin dilatar ni embarazar el rápido despacho y tránsito de mercancías, equipajes y pasajeros; y si el supremo gobierno lo estimare necesario, cada tren de carros que conduzca mercancías ó equipajes destinados al simple trasporte, irá acompañado de un oficial de aduana encargado de dichos efectos, los cuales irán conducidos en carros cerrados bajo llaves, que solo tendrá el gobierno ó sus empleados. El pago de los sueldos de los empleados será por cuenta del mismo supremo gobierno, así como el trasporte de ellos por la de la compañía. Lo dispuesto en esta cláusula no se entiende aplicable á los efectos destinados para el interior de la República, los cuales podrán dejarse en los puntos de tránsito á que estén destinados, y el supremo gobierno tomará las providencias convenientes para evitar todo fraude respecto de ellos, sin que las providencias que se tomen puedan impedir el puntual y rápido tránsito de los trenes.

Art. 18. Los empleados por la compañía, con cualquier carácter que sea, estarán exentos de todo servicio militar durante el tiempo de sus

contratas ó mientras duren en sus destinos, excepto en los casos de invasion del país por un enemigo extranjero, y del servicio de policía.

Art. 19. Para arreglar cualquiera dificultad ó desacuerdo que se suscite entre el gobierno supremo de la República mexicana y la compañía, acerca de la interpretacion ó ejecucion de este privilegio, se nombrarán dos árbitros tan pronto como se haya formado la compañía, uno por el supremo gobierno y el otro por la compañía, para decidir todas las dificultades ó desacuerdos que se susciten, y al mismo tiempo los dos árbitros nombrarán un tercero, quien solo decidirá en caso de desavenencia de los dos primeros, y toda decision ó fallo de los árbitros ó del tercero en caso de desacuerdo, será final y concluyente entre las partes.

Art. 20. No se permitirá por el supremo gobierno ni por la compañía, que la intervencion de ningun ministro ni gobierno extranjero, ni de ningun funcionario de cualquiera clase que sea, varie, modifique, ni de modo alguno intervenga en la decision de dichos árbitros, ni en la del tercero por los mismos árbitros electo; en el concepto de que por el mismo hecho de pretender la intervencion ó proteccion de un gobierno extranjero, en cualquiera reclamacion, duda, cuestion ó dificultad que se ofrezca, el contrato será nulo y no producirá efecto alguno, respectivamente al que lo pretenda, ya sea la compañía ó algun individuo particular.

Art. 21. El gobierno concede por este privilegio, á dicha compañía, con el fin de ayudarla en la construccion del camino de fierro del Golfo de México á Acapulco, todos los beneficios de los artículos 4º, 5º, 6º y 7º del decreto de 1º de Febrero de 1856, que establece la junta directiva de caminos de fierro, y el gobierno asegura el rédito de seis por ciento anual á los capitales que se inviertan en las materias y obras necesarias para la construccion, uso y conservacion de dicho camino de fierro, bajo los mismos términos que se expresa en dichos artículos del citado decreto.

Art. 22. Un año despues de formada la compañía, contado desde la fecha en que se dé aviso al supremo gobierno, se comenzarán las obras

en el camino, y los reconocimientos para fijar el derrotero final, so pena de que por la falta de cualquiera de estos requisitos, queda de hecho nulo este privilegio.

Art. 23. Tres años despues de haber comenzado los reconocimientos, la compañía presentará al Ministerio de Fomento los planos del camino, con todos los pormenores que den cabal idea de la obra, bajo la pena tambien de quedar por esta falta nulo este privilegio.

Art. 24. La libertad de introducir sin pagar derechos, los útiles y demas objetos que se mencionan para la construccion del ferrocarril, no comenzará á tener efecto sino hasta el dia en que se den las órdenes correspondientes, á consecuencia de que la compañía dé aviso del tiempo en que va á comenzar las obras. Si suspende estas por cien dias sin causa suficiente, ó no continúa los trabajos despues de concluido cierto tramo, los materiales y objetos introducidos quedan hipotecados para el pago de los derechos, que deberán satisfacer conforme á las leyes vigentes.

Art. 25. El supremo gobierno, por el término de este privilegio, no puede conceder otro para camino de fierro que principie en Anton Lizardo y concluya en Acapulco, ó que vaya del uno al otro mar, sin la precisa condicion de que el derrotero del nuevo camino pase á veinte leguas del que se fije por la compañía.

Art. 26. El supremo gobierno tiene derecho para hacer conducir por el ferrocarril sus tropas, con sus equipajes, trenes, artillería y municiones, por la mitad de la cuota que señale la tarifa á los viajeros de menor paga; pero la tropa, etc., se sujetarán en lo económico á los reglamentos establecidos por la compañía para los pasajeros y efectos.

Art. 27. La correspondencia general del correo se conducirá tambien por el ferrocarril, por la mitad de la cuota señalada á la correspondencia foránea, y los empleados que estén encargados de ella, serán conducidos gratis.

Art. 28. El supremo gobierno expedirá los reglamentos y las leyes necesarias para precaver los accidentes contra la vida y la propiedad de los ciudadanos, y castigar á aquellos que maliciosamente hagan al-

gun perjuicio á las personas, vidas y propiedades, de cualquiera que viaje ó esté empleado en los trenes y en el camino.

Art. 29. Las concesiones y privilegios que se hacen á la compañía, se entienden sin que menoscaben ni perjudiquen en nada los derechos que se otorgaron á los poseedores y accionistas del privilegio concedido en 2 de Agosto de 1855.

Art. 30. Las concesiones que se hacen en este privilegio para la introduccion de materiales y otros objetos libres de derechos, para el uso de la compañía en la construccion, conservacion y uso del camino, durarán por el término de diez años, contados dia á dia desde la fecha en que se haga el primer viaje desde el uno hasta el otro extremo de la línea. Pasado ese plazo, el supremo gobierno podrá ó no otorgar las mismas ó diferentes concesiones, por el tiempo que le convenga.

Art. 31. El supremo gobierno no pondrá derecho de ninguna clase á las mercancías destinadas á solo el tránsito del uno al otro mar, mientras sean libres en los demas ferrocarriles de la misma clase en el continente americano: si se establece algun derecho en uno de ellos, el gobierno de México protegerá el suyo asignando cuotas menores.

Art. 32. El Sr. Ramsey se compromete á otorgar dentro de ocho meses una fianza á satisfaccion del Ministerio de Fomento, por la que estará obligado á pagar cincuenta mil pesos en cualquiera de los casos en que esta concesion deba caducar; en la inteligencia de que si trascurridos los ocho meses aquella garantía no se hubiere otorgado, solo por el plazo del término se tendrá por nulo y de ningun valor este privilegio.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el palacio del gobierno nacional de México, á 2 de Agosto de 1856.—*Ignacio Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Agosto 2 de 1856.—*Siliceo.*

APIZACO al ZAPOTAL.

Decreto.—Diciembre 16 de 1868.

Se abrirá un camino carretero que separándose del ferrocarril de Apizaco en la estacion de Ometusco, pase por Tulancingo, Acaxochitlán y Huauchinango, y termine en el Zapotal.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º Se abrirá un camino carretero, que separándose del ferrocarril de Apizaco en la estacion de Ometusco, pase por Tulancingo, Acaxochitlán y Huauchinango, y termine en el Zapotal ó en cualquier otro punto más alto, desde el cual pueda hacerse la navegacion hasta el puerto de Tuxpam por el rio de su nombre y los esteros que con él comunican, si fuere necesario. Este camino se dividirá en dos tramos: uno de Ometusco á Huauchinango y otro de Huauchinango al embarcadero sobre el rio de Tuxpam, y su trazo y anchura tendrán en lo posible las condiciones requeridas para el establecimiento de un ferrocarril.

«Art. 2º El Ministerio de Fomento, durante el presente año fiscal, mandará practicar los reconocimientos necesarios para determinar el trazo y costo de las obras, con cargo á la partida que para caminos decretados y por decretar se le asignó en el presupuesto de egresos.

«Art. 3º Desde el año próximo en adelante se incluirá en los presupuestos de egresos la cantidad de setenta y dos mil pesos para la ejecucion de la obra hasta su conclusion, sin perjuicio de que si dentro de este año fiscal se concluyen los estudios del camino, destine el Ejecuti-

vo á las obras más indispensables la cantidad que le fuere posible de la partida del presupuesto mencionado en el artículo anterior.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Diciembre 14 de 1868.—*J. M. Mata*, diputado presidente.—*Julio Zárate*, diputado secretario.—*F. D. Macin*, diputado secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique y circule, dándole el debido cumplimiento.—Palacio del Gobierno general en México, á 16 de Diciembre de 1868.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Diciembre 16 de 1868.—*Balcárcel.*

ASIGNACIONES.

Se reducen las asignaciones de los caminos. Véanse las circulares números 193, 219, 297 y 305 en la palabra CAMINOS.

Se reducen las asignaciones. Véanse las circulares números 328 y 329 en la palabra CAMINOS.

AVERÍA.

Orden.—Junio 17 de 1851.

Se manda entregar el derecho de avería á los empresarios del camino de fierro.

Ministerio de Hacienda.—El Exmo. Sr. Presidente se ha servido acordar que desde esta fecha se entregue á la empresa del camino de fierro, por el conducto y de la manera que se ha hecho anteriormente, todas las libranzas que se reciban del derecho de avería, para que con ellas atienda á los gastos de pura conservacion de dicho camino, y lo demas lo aplique: primero, á reponerse las libranzas por derechos de buques llegados antes del 30 de Noviembre último, de que dispuso la

Tesorería general: segundo, á cubrirse la misma empresa de lo que ha lastado de 1º de Diciembre á esta parte.

El cuidado de la conservacion del camino lo mantendrá la empresa á cargo del Sr. D. José María Durán, como ha estado por comision del Sr. Director de las obras. La cantidad que se debe invertir todos los meses para los gastos de conservacion, se fijará en un presupuesto que formará inmediatamente el Sr. Durán, y que se someterá á la aprobacion de S. E. El Gobierno se cerciorará de la inversion de dicha cantidad del presupuesto, haciendo inspeccionar é intervenir su cuenta por el gefe del Distrito de Hacienda.

Este acuerdo es y se entiende sin perjuicio del definitivo que la empresa tiene pendiente ante las comisiones de las Cámaras, sobre los créditos y reclamos concernientes á su contrato.

Dios y libertad. México, Junio 17 de 1851.—*Piña y Cuevas.*

Decreto.—Mayo 21 de 1852

Se destina parte del producto de avería á la reparacion de los caminos que se mencionan.

El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«El Presidente de los Estados-Unidos Mexicanos, á los habitantes de la República, sabed:

«Que el Congreso general ha decretado lo siguiente:

«Art. 1º El Gobierno destinará á la reparacion más precisa de los dos caminos principales que salen de Veracruz para Perote el uno, y para la Cañada de Ixtapa el otro, la cantidad de treinta mil pesos del fondo de avería, por solo el término de cinco años, á cuya terminacion, con solo el producto de los peajes establecidos, se procurará la conservacion de esas obras.

«Art. 2º El Gobierno dará conocimiento al del Estado de Veracruz de las disposiciones que tomare en el cumplimiento de este decreto, pa-

ra que inspeccionando la ejecucion de ellas pueda remitirle en las épocas que le pareciere, los informes que juzgare oportunos.

«Art. 3º El Gobierno podrá aplicar el derecho de avería que se cobra en Acapulco, á la construccion del camino carretero que sale de aquel puerto para esta capital, en el caso solamente de que los Estados de México y Guerrero necesiten repentinamente de ese auxilio, y la cantidad puramente necesaria, sin exceder del líquido producto de ese impuesto. —*Gabriel Sagaceta*, presidente del senado.—*Leon Guzman*, diputado vicepresidente.—*Gerónimo Elizondo*, senador secretario.—*José María Martinez de la Concha*, diputado secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del gobierno Federal en México, á 21 de Mayo de 1852.—*Mariano Arista*.—A D. José Fernando Ramirez.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, 21 de Mayo de 1852.—*Ramirez*.

AVERIA.—Derecho de avería que se manda establecer en el puerto de Santa-Anna de Tamaulipas, para la construccion del camino en aquel lugar. Véase el decreto de 25 de Octubre de 42, en la palabra TAMAULIPAS.

BARRANCA DE METLAC.—Véase la órden de 28 de Junio de 1872, en las palabras MÉXICO Á VERACRUZ.

BONOS.

Orden.—Enero 5 de 1869.

Se aprueba la forma y redaccion para los bonos que la compañía de Tehuantepec puede expedir con arreglo á la ley de 2 de Enero del corriente año.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. presidente ha tenido á bien aprobar la forma y redaccion propuesta por vd. para los bonos que la compañía de ferrocarril de Tehuantepec puede expedir en virtud de la autorizacion que le concede la última parte del art. 28 del decreto de 2 del corriente, con ex-

cepcion de todos los artículos, frases ó conceptos que de cualquiera manera contravengan á las prevenciones del citado artículo.

Independencia y libertad. México, Enero 5 de 1869.—*Balcárcel.*—Sr. D. Emilio La-Sère.—Presente.

BONOS del ferrocarril mexicano. Véanse las palabras MÉXICO Á VERACRUZ.

CABALLOS.

Circular.—Abril 22 de 1869.

No se pasarán en data á los directores y pagadores de caminos el costo de caballos para su uso ni las pasturas de estos.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 3ª—Circular núm. 130.—Habiéndose advertido por esta Tesorería que algunos directores de caminos se datan en sus cuentas el costo de caballos para su uso y las pasturas de estos, consultó al Ministerio de Fomento si deberia pasar por esos gastos que parecen particulares de los mismos directores, y en contestacion me dijo, con fecha 20 del presente, que aunque á todos les debian admitir los gastos de escritorio, no sucedia lo mismo con los que se creyeran personales, como lo son la compra de caballos y su manutencion.

En tal virtud, esta Tesorería manifiesta á los ciudadanos directores y pagadores que no admitirá en data dichos gastos, así como los demas que sean para objetos particulares de los mismos, á no ser que presenten la autorizacion especial que para hacerlos les haya dado el referido Ministerio.

Independencia y Libertad. Mexico, Abril 22 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*

CHALCO á CIUDAD MORELOS.

Decreto.—Abril 6 de 1843.

Decreto previniendo se abra un camino carretero de Chalco á Ciudad Morelos.

Antonio López de Santa-Anna, etc., sabed: Que habiendo tomado en consideracion las diversas propuestas que se han dirigido al Supremo Gobierno para la apertura de un camino carretero de Chalco á Ciudad Morelos, y despues de bien examinadas y comparadas: considerando que la más benéfica á los intereses del público es la hecha por los hacendados del territorio en que va á abrirse el referido camino, porque además de minorar el término en que deben cobrarse peajes, estipulan que no comience á cobrarse hasta pasados dos años de la celebracion del contrato, de manera que los pueblos disfruten las ventajas de la mejora antes que tenga lugar la exaccion; en uso de las facultades que me concede la sétima de las bases acordadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se abrirá un camino carretero de Chalco á Ciudad Morelos en el término de cinco años, contados desde la fecha en que se otorgue la correspondiente escritura, y este plazo solo podrá ampliarse por sucesos extraordinarios que destruyan la obra.

Art. 2º La ruta que debe seguir este camino, su ancho, forma, inclinacion de las pendientes y planos de los puentes serán designados por la direccion del ramo, de acuerdo con los empresarios y conforme á lo dispuesto en el decreto general de la materia.

Art. 3º Los empresarios se obligarán á conservar el camino en buen estado, y á entregarlo en el mismo, al cumplimiento de su contrato, y el Supremo Gobierno les concede, para indemnizacion de los gastos que emprendan, los productos de los peajes que se establezcan entre Chalco y Ciudad Morelos, por el término de veintiocho años, contados desde la fecha en que se otorgue la escritura de este contrato, obligándose la

empresa á no cobrar peaje en los dos primeros años de este convenio, para que cuando comience la exaccion hayan empezado los pueblos á disfrutar el beneficio de la mejora del camino.

Art. 4º Al término de los dos años expresados designará el Supremo Gobierno las cuotas que deban cobrarse por peaje, bajo las bases acordadas para el camino de Acapulco.

Art. 5º La empresa hipotecará para el cumplimiento de este contrato el mismo camino y cuantas obras hubiere en él, y en el caso de no haberlo concluido en los cinco años estipulados, quedarán en beneficio de la nacion los gastos que haya hecho, devolviendo los peajes que hubiere cobrado.

Art. 6º Cuando algun acontecimiento público alterase la tranquilidad, y esto produzca á la empresa paralizacion en sus cobros ú otro cualquier perjuicio, tendrá derecho á que el tiempo de la turbacion no se cuente en los plazos estipulados, y su accion quedará expedita para repetir, conforme á las leyes, contra las personas que hayan causado el mal.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Abril 6 de 1865.

La junta menor del ferrocarril de Tacubaya no puede oponerse á que la Compañía de Chalco establezca en el primero de estos puntos paraderos ó estaciones.

S. M. el Emperador, con fecha 31 de Marzo próximo pasado, se ha servido expedir el acuerdo que sigue:

«Vista la solicitud que Nos ha elevado la junta menor del ferrocarril que parte de esta Corte á Tacubaya, sobre que no se conceda á la empresa del camino de fierro de Chalco facultad para establecer paraderos ó estaciones en la citada villa de Tacubaya: considerando que el decreto de 13 de Agosto de 1856 no concedió privilegio *exclusivo*, sino que únicamente autorizó á D. Jorge Luis Hammeken para la construccion del camino mencionado: que en esta virtud, la junta menor del ferrocarril

de Tacubaya no puede oponerse á que la Compañía de Chalco establezca en el primero de estos puntos, paraderos ó estaciones, Hemos acordado que no ha lugar á la solicitud de la junta menor del ferrocarril de Tacubaya.»

Y lo traslado á vdes. para su conocimiento.—El Ministro de Justicia, *Escudero*.—Señores de la junta menor del ferrocarril de Tacubaya.

Decreto.—Enero 28 de 1866.

Sobre prolongacion del canal de Chalco.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Considerando que las vías navegables son de inmensa utilidad, por la facilidad y baratura que proporcionan al tráfico comercial:

Oido Nuestro Ministro de Fomento, decretamos:

Art. 1º Se autoriza á D. Jorge L. Hammeken para establecer una comunicacion por el canal de Chalco y el comenzado de San Lorenzo (llamado de Garay), continuando la apertura de este hasta la garita de San Lázaro de esta capital, segun el trazo marcado en el proyecto de desagüe y canalizacion del Valle de México, del ingeniero D. Francisco Garay, actual director de las aguas.

Para la indicada prolongacion del canal, y para fijar la profundidad y amplitud de él, deberá ponerse de acuerdo el Sr. Hammeken con el expresado director.

Art. 2º El Sr. Hammeken queda obligado á construir una presa que tenga la suficiente resistencia, en el canal de San Lorenzo, á fin de evitar que las aguas de Chalco se comuniquen por la vía con las de Texcoco; pero las obras que practique para pasar la carga de un lado á otro de dicha presa, no estorbarán en manera alguna que pueda darse salida á las aguas, siempre que se estime conveniente.

Art. 3º Siendo la obra de utilidad pública, puede el Sr. Hammeken pedir la expropiacion de los terrenos necesarios al establecimiento de la vía, sujetándose á las prescripciones de la ley de 7 de Julio de 1853,

respecto de los pertenecientes á particulares y municipalidades; y en cuanto á los de propiedad nacional, se le concederán gratis.

Art. 4º El empresario podrá usar, para la conduccion de pasajeros y carga, de canoas y botes de cualquiera construccion, movidos por hombres, animales, vapor ú otra fuerza motriz; pero los vehículos serán de manera que no perjudiquen á los otros que transiten: y si fuere necesario quitar ó elevar los puentes, esto se hará de acuerdo con la Direccion de las aguas del Valle, y bajo su direccion.

Todo perjuicio que cause el Sr. Hammeken será á su costa, debiendo reparar el mal inmediatamente.

Art. 5º El Gobierno puede establecer en el nuevo canal un peaje que no exceda de las cuotas que se cobren en los otros canales, quedando libre el Sr. Hammaken para exigir por el paso de sus obras propias, como exclusas, planos inclinados, etc., el precio que por este servicio considere equitativo.

Despues de cinco años el Gobierno podrá comprar al Sr. Hammeken las obras del canal por el mismo costo que se justifique suficientemente hayan tenido, y esto si se encontraren en buen estado, pues de no ser así, se rebajará del valor el demérito sufrido.

Art. 6º El Sr. Hammeken no puede impedir la ejecucion de obras, ni reclamar indemnizacion alguna con motivo de ellas, siempre que la autoridad competente ó la Direccion de las aguas del Valle lo disponga.

Art. 7º Los trabajos comenzarán á los dos meses, y deberá estar terminada la vía dentro de un año, ambos plazos contados desde la fecha de este contrato; en la inteligencia de que la falta de cumplimiento de uno ú otro, causarán la nulidad completa del mismo contrato, sin que haya derecho en el Sr. Hammeken para indemnizacion ó pago de ningun género, aun cuando hubiese practicado alguna obra.

Dado en Cuernavaca, á 28 de Enero de 1866.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.

Junio 18 de 1866.

Carta del Emperador relativa á intervenir la empresa del ferrocarril de Chalco.

Mi querido Ministro Somera:—El accidente que ha tenido lugar hoy en el ferrocarril de Chalco, ha venido á confirmar las quejas del público sobre el desórden que reina en el servicio.

Mi voluntad es que mandeis inmediatamente practicar una averiguacion sumaria y judicial sobre lo ocurrido. Designareis un interventor, para que á nombre del Gobierno cuide de la observancia del reglamento que afiance la seguridad de los pasajeros y consulte todas las precauciones para evitar desgracias.

Recibid las seguridades de la benevolencia de—Vuestro afectísimo—*Maximiliano.*

Orden.--Octubre 24 de 1867.

Relativa al nombramiento de interventor en la empresa del ferrocarril de Chalco.

La empresa del ferrocarril de México á Chalco no ha dado cumplimiento al compromiso que contrajo en la concesion que le fué otorgada por el supremo Gobierno en 5 de Abril de 1861, de terminar la vía hasta la ciudad de Tlalpam dentro de un plazo estipulado, no obstante las prórogas que se le concedieron. La misma empresa se prestó á entrar en arreglos con el llamado gobierno que la intervencion francesa intentó establecer, sin que esta grave falta en una compañía que se denomina esencialmente mexicana, y que habia sido agraciada por el Gobierno nacional con una ámplia concesion, diese tampoco el resultado de que cumpliera con las estipulaciones convenidas.

Cualquiera de estos hechos es por sí solo motivo bastante para exonerar al Gobierno de toda obligacion respecto de la mencionada empresa, y ambos reunidos son más que suficientes para justificar plenamente la declaracion de caducidad de la concesion, en cuya pena ha

incurrido ya la empresa. Sin embargo, el C. presidente, tomando en consideracion los grandes intereses comprometidos en el éxito de la obra, de los que una parte no pequeña pertenece al mismo Gobierno; atendiendo tambien á que se trata de una mejora que, terminada, redundará en bien del público, se ha servido acordar:

1º Que con el fin de que se propongan las bases de un nuevo arreglo, se forme una junta ó comision compuesta de tres individuos, uno de los cuales será nombrado por el Gobierno, otro por los accionistas y el tercero por la empresa.

2º Que para nombrar su representante formen los accionistas una junta general, en la que el Gobierno tomará la parte que le corresponde por el capital que representa.

3º Que mientras se celebra el nuevo arreglo con la compañía, el supremo Gobierno nombrará un ingeniero interventor, que tomará parte y vigilará todas las operaciones de la empresa, de acuerdo con las instrucciones que al efecto reciba.

Todo lo cual comunico á vdes. para su inteligencia y cumplimiento.

Independencia, libertad y reforma. México, Octubre 24 de 1867.—*Balcárcel.*—Sres. Arbeu y socios.—Presente.

CHIAPAS y TABASCO.

Decreto.—Julio 12 de 1861.

Apertura de un camino carretero entre Chiapas y Tabasco.

El Exmo. Sr. presidente constitucional se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*EL C. BENITO JUAREZ, presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se abrirá un camino carretero entre Chiapas y Tabasco. El Gobierno fijará los puntos entre los cuales ha de pasar, despues de ha-

ber mandado que se practique por un ingeniero el reconocimiento del terreno.

«Art. 2º El Ejecutivo, de acuerdo con los gobernadores de los Estados de Chiapas y Tabasco, arbitrará los recursos necesarios para llevar á efecto el camino de que habla el artículo anterior.

«Dado en el salon de sesiones del Congreso de la Union en México, á 8 de Julio de 1861.—*Blas Balcárcel*, diputado presidente.—*J. N. Saborío*, diputado secretario.—*E. Robles Gil*, diputado secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno Federal. México, Julio 12 de 1861. —*Benito Juarez.*—Al C. Joaquin Ruiz, Ministro de Justicia, Fomento é Instruccion Pública.»

Y lo comunico á V. E. para su publicacion y cumplimiento.

Dios y libertad. México, etc.—*Ruiz.*

Se publicó por bando en 19 del actual.

CHILPANCINGO á ACAPULCO.

Decreto.—Febrero 24 de 1856.

Privilegio para construir un camino de fierro de Chilpancingo á Acapulco.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª—El Exmo. Sr. Presidente sustituto de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

Ignacio Comonfort, Presidente sustituto de la República Mexicana, etc.

Art. 1º Se concede á D. Francisco Havarez privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro desde Chilpancingo hasta Acapulco, ú otro punto de las costas del mar Pacífico, quedando á los ingenieros de la empresa la facultad de elegir los lugares y los modos mas convenientes para el establecimiento del ferrocarril, presentando previamente en cada caso, al supremo Gobierno, el proyecto respectivo.

Art. 2º La empresa podrá tambien aprovechar los lagos y rios que se encuentren sobre la línea, para establecer su sistema de comunicacion, poniendo en ellos vapores ó botes tirados por caballos ó cualquiera otro medio de trasporte que se considere mas adecuado. Esta concesion, lo mismo que la del artículo anterior, se entiende sin perjuicio de las que para navegacion y construccion de ferrocarril, se han hecho con anterioridad á este privilegio, y estén legalmente vigentes y valederas el dia en que la empresa haga uso de ellas.

Art. 3º Los terrenos necesarios para la construccion del camino, de las oficinas, almacenes, talleres y habitaciones indispensables para la construccion y explotacion de dicho camino, siendo de propiedad de la nacion, se entregarán á la empresa, libres de toda retribucion y en propiedad perpetua. Respecto de los terrenos pertenecientes á particulares ó corporaciones, la empresa, previa la debida indemnizacion, podrá ocuparlos con arreglo á la ley de expropiacion, por causa de utilidad pública.

Art. 4º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la construccion y uso del camino, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios, para trasportes, máquinas, herramientas, casas oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, así como el capital social de la misma empresa, serán libres de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos existentes hoy ó que se decreten en lo sucesivo, cualquiera que sea su clase ó denominacion.

Art. 5º Los directores, maestros, empleados y dependientes de los escritorios y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que emplee la empresa, estarán exentos del servicio militar, así como del pago de capitacion y cargas concejiles, por todo el tiempo que permanezcan empleados en la empresa.

Art. 6º Las minas, criaderos de carbon de piedra y de sal, aguas fósiles y demas materias subterráneas ó explotables que la empresa encontrare en las obras y excavaciones que haga en la línea y sus ramales,

serán de su plena propiedad, con tal que se sujete en todo á las reglas prescritas en la Ordenanza de minería, y que no se interrumpan por estos nuevos trabajos los de la continuacion del camino, ó haya perjuicio de tercero.

Art. 7º Luego que se vayan concluyendo los tramos del camino, la empresa fijará la tarifa de precios que deban cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos, ganados y demas, dando el debido conocimiento al supremo Gobierno.

Art. 8º El propietario de este privilegio tiene facultad de comenzar, seguir y hacer las obras por su cuenta, hipotecando los tramos que hubiere construido, con tal que no sea por mas tiempo que el de su privilegio, ó infringiendo sus condiciones de concesion. Igualmente tiene facultad de formar una ó más compañías en cualquier punto de Europa ó de América, de dividir el capital necesario en acciones al portador de la cantidad que le conviniere, y de hipotecar, ceder ó enajenar estas acciones como lo encontrare más conveniente. Dichas acciones serán un título de propiedad como cualquiera otro, que se puede ceder, vender, legar, enajenar, prestar é hipotecar, conforme á las leyes vigentes, y con las gracias y exenciones que expresa este privilegio.

Art. 9º Todos los terrenos que legalmente adquiera la empresa por cesion ó compra, así como los edificios, almacenes, estaciones, máquinas, herramientas, materiales y demas objetos que constituyan el camino, así como sus ramales y pertenencias, serán propiedad perpetua de los accionistas, pudiendo usar de ella en los mismos términos y condiciones que se acostumbra respecto de cualquiera otra propiedad. Aun cuando por las causas que se especificarán en el art. 18, caduque el privilegio general, la compañía conservará la propiedad de todos sus valores y el privilegio exclusivo en toda la línea de ferrocarriles que hubiere construido. El privilegio durará noventa y nueve años, contados desde la fecha de la completa construccion de la obra. Pasado este tiempo, la empresa entregará el ferrocarril al supremo Gobierno.

Art. 10. La empresa, en los tramos que construya, tendrá el privilegio de conducir el correo, y esto será objeto de un arreglo particular.

Art. 11. La misma empresa tendrá facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas preeminencias que los resguardos de las rentas.

Art. 12. En remuneracion de todas las anteriores concesiones, la empresa dará al Supremo Gobierno la mitad de los productos líquidos anuales, despues de deducidos todos los gastos, incluyendo en estos un quince por ciento computado sobre los capitales invertidos en la empresa. Igualmente tendrá obligacion la empresa de trasportar, por la mitad de la tarifa, todos los trenes, municiones y tropas que caminen de un punto á otro de la línea, perteneciente al Supremo Gobierno.

Art. 13. En caso de que se suscite alguna duda en la ejecucion é interpretacion del presente decreto, será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Supremo Gobierno y otro por la empresa; y en caso de diferencia, dichos árbitros nombrarán un tercero en discordia, cuya sentencia será definitiva y sin apelacion de ninguna clase.

Art. 14. El Supremo Gobierno de la nacion, y los gobiernos de los Estados y autoridades locales, impartirán á la empresa, sin necesidad de órden ni requerimiento de los superiores, todo género de proteccion y auxilios en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero.

Art. 15. Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la empresa y entregados al juez respectivo, teniendo este delito las mismas penas que las leyes señalan á los que roban en despoblado y con asalto.

Art. 16. Cuando el camino de fierro atraviese algun camino público ó canal al mismo nivel, se construirán por la empresa barreras movibles, que cerradas á tiempo oportuno por el guarda encargado de ellas, intercepten la circulacion para impedir las desgracias que pudieran sobrevenir cuando pase el tren. Pero cuando esto suceda á diferentes alturas, el ferrocarril podrá pasar por encima ó debajo de la carretera, haciendo la empresa por su cuenta los puentes, túneles y demas obras de arte necesarias á la seguridad y comodidad de los transeuntes.

Art. 17. Se concede al Sr. Havarez un año de plazo para que pueda formar su compañía ó compañías, donde le conviniere. Seis meses despues de formada dicha compañía ó compañías, avisará el tiempo en que, salvo los casos de fuerza mayor, deberá concluir la vía de comunicacion, dividiendo dicha vía en diversos tramos, si le conviniere, y fijando el término en que precisamente quedará concluido cada uno de ellos.

Art. 18. Este privilegio caduca: 1º, por no avisar oficialmente al Supremo Gobierno la formacion de la compañía ó compañías, al año, contado desde esta fecha; y 2º, por no avisar á los seis meses de formada dicha compañía ó compañías, el tiempo en que se debe concluir toda la vía de comunicacion, fijando el término en que concluirá cada tramo.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el palacio nacional de México, á 24 de Febrero de 1856.—*Ignacio Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.

Y lo comunico V. E. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, 24 de Febrero de 1856.—*Siliceo.*

CALVILLO á AGUASCALIENTES.

Decreto.—Diciembre 13 de 1872.

Se invertirá la suma de $ 3,000 en la construccion de un camino carretero de Calvillo á Aguascalientes.

El C. Presidente constitucional de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, presidente constitucional de los Estados-Unidos mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Con cargo á la partida asignada al Ministerio de Fomento para «reparacion de caminos no especificados,» se invertirá la suma de 3,000 pesos en la conclusion del camino de Calvillo á Aguascalientes.

«Palacio del Poder Legislativo de la Union. México, Diciembre 13 de 1872.—*N. Lêmus*, diputado presidente.—*José Peon Contreras*, diputado secretario.—*S. Nieto*, diputado secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 13 de Diciembre de 1872. —*Sebastian Lerdo de Tejada*.—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Diciembre 13 de 1872.—*Balcárcel*.— Ciudadano. . . .

CALZADAS.

Orden.—Octubre 15 de 1850.

Medidas para la seguridad y conservacion en buen estado de las calzadas.

Ministerio de Relaciones Interiores y Exteriores.— Deseando el Excelentísimo señor Presidente que las calzadas y caminos que salen de esta ciudad se conserven en buen estado, ya en su parte material, como son los pisos, desagües, puentes, arbolado, etc., como bajo el aspecto de seguridad, evitándose las muertes, robos y toda especie de crímenes que pueden originarse por su desamparo ó soledad, ha dispuesto que se recomiende muy eficazmente este ramo de la administracion pública á los Excelentísimos señores gobernadores de los Estados y territorios, y que en cuanto al Distrito se observen las prevenciones siguientes:

Primera. Habrá una compañía en el cuerpo de policía de á caballo, que se destinará á este objeto, compuesta de un capitan, un teniente, un sargento, nueve cabos y ochenta hombres.

El haber de cada clase será el siguiente:

Capitan, setenta pesos, y seis pesos dos reales para forraje de un caballo........	76 2
Al frente........	76 2

Del frente	76	2
Teniente, sesenta y un pesos, y seis pesos dos reales para forraje de un caballo	67	2
Un sargento	25	0
Nueve cabos, á veinte pesos cada uno	180	0
Ochenta soldados, á diez y seis pesos cada uno	1,280	0
Cuarenta y cinco caballos, á seis pesos dos reales	281	2
Cuatro carretoneros, á tres reales diarios	45	0
Cuatro mulas, á seis pesos dos reales cada una	25	0
Compostura de carros y guarniciones	20	0
Pesos	1,999	6

Segunda. Para cubrir este presupuesto se emplearán las cantidades siguientes:

El haber de la fuerza de caballería que hoy se emplea en el cuidado de las garitas, que con el forraje de los caballos importa	770	0
El haber de la policía secreta de á caballo, que importa....	609	7
La cantidad que dará el Exmo. ayuntamiento, quedando relevado de la obligacion de componer y cuidar las calzadas de garitas á fuera, y es de	250	0
La cantidad que podrá el Gobierno del Distrito aumentar el presupuesto de policía, y será de	370	0
Pesos	1,999	7

Tercera. La compañía de que habla la prevencion primera, hará diariamente su servicio dividiéndose por escuadras, de las que cada una cubrirá una calzada en los puntos y del modo que mande el gobernador.

Cuarta. Los individuos francos de servicio se ocuparán en la faena de trabajar en el camino ó calzada, componiéndolo ó reponiéndolo en clase de oficiales ó peones de trabajo, en el cual alternarán todos indistintamente, como disponga el gobernador.

Quinta. Se empezarán las rondas y fatigas desde una hora antes del

alba, hasta una despues de la oracion; se hará el trabajo del camino desde las seis de la mañana hasta las seis de la tarde; de ocho á ocho y media de la mañana, y de doce á dos de la tarde habrá descanso para los trabajadores, que comerán sin separarse del camino. En la noche se recogerán á los puntos que designe el gobernador. En los casos extraordinarios harán el servicio que el gobernador determine.

Sexta. Los dias festivos no se hará la faena del trabajo del camino, pero de las escuadras se dedicará la mitad al cuidado del mismo.

Sétima. El capitan un dia y el teniente otro, alternativamente, visitarán todas las calzadas, cerciorándose de que el servicio está puntualmente desempeñado, y los trabajos hechos con arreglo á lo que determine el gobernador.

El gefe del escuadron de policía, la comision del Exmo. ayuntamiento y las demas autoridades, podrán visitar tambien las calzadas y vigilar como inspectores sobre la puntualidad del servicio. Se encomienda esto muy especialmente al gobernador.

Octava. El Exmo. ayuntamiento suministrará los instrumentos necesarios para la compostura del camino, además de los doscientos cincuenta pesos.

Novena. Esta compañía tendrá un uniforme particular, y las faltas que contra los individuos se cometan, se reputarán como faltas á la policía; asimismo las faltas de ellos serán juzgadas conforme á las leyes de policía.

Décima. El gobernador del Distrito pondrá en ejecucion esta órden, reglamentándola en lo que fuere necesario, de modo que el 1º de Noviembre próximo esté en ejercicio esta compañía.

Y de suprema órden lo comunico á V. S. para su inteligencia y cumplimiento.

Dios y libertad. México, Octubre 15 de 1850.—*Lacunza.*

Se publicó por bando, añadiéndose lo siguiente:

Y para que la anterior suprema órden tenga su puntual cumplimiento, se observarán las prevenciones siguientes:

Primera. Que esta fuerza, formando una compañía, queda comprendida en la que compone el escuadron de policía de este Distrito, y por lo tanto sujeta al reglamento que lo rige.

Segunda. Que por consiguiente, á todo individuo que se presente á servir en ella, deberá filiarlo la mayoría del cuerpo, ajustarlo y satisfacerle la caja del mismo el haber que devengue.

Tercera. Que el capitan, sin oirle excusas, será responsable ante el comandante, de la existencia y conservacion de la fuerza, armas, caballos, monturas, vestuario, correaje, herramienta, carros, materiales y demas útiles que para el servicio de las calzadas se le entreguen.

Cuarta. El capitan es el responsable muy inmediatamente de la buena conducta y armonía de sus subordinados.

Quinta. Formará mensualmente, á más de los documentos de la compañía, una noticia de existencias de cuanto para el servicio de las calzadas tenga á su cuidado, avisando en el momento en que alguna pieza se inutilice ó pierda.

Sexta. Todo lo que esté bajo su responsabilidad, hará que sin excusa se marque de un modo duradero.

Sétima. No siendo fácil detallarle minuciosamente el servicio que deba prestar, se le advierte que, siendo este cuerpo de policía, se le juzgue en continuo servicio, sin excepcion de dia ni hora, y por lo mismo en todo lo que sea la seguridad y reposicion de caminos, así como la conservacion del órden público, hará cuanto se le mande, sin poder alegar para eximirse, ninguna disculpa.

Octava. Procurará que, además de los requisitos que exige el reglamento para todo recluta, el que admita para su compañía sepa algo de albañil.

Novena. Consultará por medio de su inmediato gefe, cuanto crea conveniente al mejor servicio que se le confia.

Décima. El teniente, además de las obligaciones que para el interior de la compañía le señala á esta clase la Ordenanza general del ejército y reglamento particular de policía, responderá á su caso y vez, como el capitan, de todo cuanto tenga la compañía para el servicio público.

Undécima. Como el capitan, prestará el servicio que se le señale por el cuerpo en casos necesarios, pues se repite que el servicio de este cuerpo es activo, continuo y permanente, sin excepcion de dia ni hora.

Duodécima. El sargento primero cumplirá, por lo que toca á lo interior de la compañía, con lo que la Ordenanza general y reglamento del cuerpo mandan á los que hayan de desempeñar esta clase, prestando todo servicio necesario para la conservacion del órden.

Décimatercia. Los cabos tambien cumplirán con las obligaciones señaladas por la Ordenanza del ejército y particulares del reglamento, no pudiendo negarse á prestar el servicio que se les señale en bien del público.

Décimacuarta. Los soldados tendrán presente que las obligaciones de la Ordenanza les comprenden; que ellas deben regirlos, y que por lo mismo deben saber dichas obligaciones y penas, las cuales serán aplicadas por la autoridad respectiva, segun la diversidad de faltas en que incurran, para lo cual se les leerán por quien corresponda y á presencia de quien se deba, antes de filiarlos, y en los domingos de las semanas subsecuentes.

Décimaquinta. Si se formase algun fondo de esta compañía, deberá llevarse con toda separacion, y conservarse con distincion en la arca respectiva.

Y para que llegue á noticia de todos, mando se publique por bando en esta capital y en los demas lugares de la comprension del Distrito, fijándose en los parajes de costumbre.

México, Octubre 29 de 1850.—*Miguel María de Azcárate.*—*Mariano Guerra*, secretario.

Circular.—Enero 8 de 1869.

Las calzadas que se abran en terreno llano ó poco accidentado, tendrán la anchura que se menciona.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Circular núm. 72.—A fin de que la apertura y reparacion de

los caminos se lleve á efecto de la manera más violenta y económica, se ha servido disponer el C. Presidente que las calzadas que se abran en terreno llano ó poco accidentado, tengan una anchura de ocho metros, y uno para cada una de las cunetas laterales, cuya anchura podrá aumentarse hasta diez ó doce metros, á inmediacion de las poblaciones que así lo exijan por su importancia comercial.

En los países difíciles y montañosos, la anchura de la calzada podrá reducirse hasta seis ó siete metros, segun las circunstancias, con una sola pendiente y una cuneta del lado interior.

En los caminos ya abiertos y cuya anchura sea mayor que la expresada, se conservará ésta; pero el firme solo tendrá las dimensiones antes fijadas, quedando el resto para acotamientos de la misma carretera.

Lo que comunico á vd. para su inteligencia.

Independencia y libertad. México, Enero 8 de 1869.—*Balcárcel.*

CALZADAS.—Véase la disposicion de 10 de Abril de 1865, en la palabra CAMINOS.

CAMINOS.

DISPOSICIONES GENERALES SOBRE ESTE RAMO.

Decreto.—Octubre 9 de 1826.

Se autoriza al Gobierno para la apertura y mejora de los caminos de la República.

1. Se autoriza al Gobierno para que contrate la apertura ó mejora de los caminos de la República con quien ofrezca las mayores ventajas, previa convocacion de postores, y la publicacion en los periódicos de todas sus propuestas.

2. Procurará el Gobierno que sea el más corto posible el interes de los capitales que los empresarios destinen á los objetos de que habla el artículo anterior.

3. Así para el pago de estos intereses, como para su amortizacion, se establecerán los peajes necesarios para llenar estos únicos objetos.

4. El Gobierno, antes de cerrar cualquiera contrata, examinará por medios exactos é imparciales, cuáles derroteros ofrecen mayores ventajas á la nacion.—*José Ignacio Diaz de Luna*, presidente de la cámara de representantes.—*Lorenzo de Zavala*, presidente del senado.—*Agustin Perez de Lebrija*, diputado secretario.—*Demetrio del Castillo*, senador secretario.

México, 9 de Octubre de 1826.—A D. Juan José Espinosa de los Monteros.

Decreto.—Setiembre 11 de 1827.

Establecimiento de una junta para cuidar de los caminos que estaban antes á cargo del consulado.

Art. 1º Siempre que los individuos que tienen capitales impuestos sobre los peajes establecidos en los caminos que administraba el consulado de México, se convengan en recibir el producto de dichos peajes como única hipoteca responsable de sus derechos y sin accion á repetir ningun reclamo, sea de la clase que fuere, sobre el nuevo camino proyectado de México á Veracruz, se creará una junta compuesta de todos los accionistas, presidida ahora por el comisario del Distrito federal, y cuando se establezca la oficina directora del crédito público, por el primer gefe de ella.

Art. 2. El objeto de dicha junta será la conservacion del camino, y el cobro y administracion de los peajes que le correspondan, y su inversion en los objetos para que fueron establecidos.

Art. 3º El producto líquido del peaje se destinará: primero, á la recomposicion del camino: segundo, al pago de réditos corrientes: tercero, al de los atrasados: cuarto, á la extincion de capitales. Cualquiera preferencia en la distribucion de intereses prevenida en este artículo, se castigará con una multa de igual tanto con destino al fondo general del crédito público.

Art. 4º Mientras no se hubiere concluido á juicio del Gobierno la recomposicion del camino, se invertirá una tercera parte por lo menos

del producto líquido del peaje, en dicho objeto. Cuando este se haya llenado, se destinará anualmente á la conservacion del camino, la suma que disponga la junta con aprobacion del Gobierno.

Art. 5º Las resoluciones de la junta se tomarán á pluralidad absoluta de votos de los accionistas presentes ó de sus apoderados, teniendo cada uno de ellos un voto. El presidente solo tendrá voto en caso de empate.

Art. 6º Ésta, para facilitar y proporcionar el mayor desempeño de los objetos para que es creada, podrá delegar alguna ó algunas de sus facultades en uno ó más de sus individuos.

Art. 7º La junta deberá tomar las medidas que considere más oportunas para cumplir con lo que se le encarga, y podrá nombrar y dotar los dependientes que juzgue necesarios.

Art. 8º La junta no podrá dictar providencia alguna de las que se habla en este decreto, sin conocimiento del presidente de ella, quien no podrá impedirlas ni embarazarlas; pero dará parte al Gobierno de todas las que juzgare se oponen al interes público, á esta ley y á las demas por que la junta debe regirse, suspendiéndose en este caso la ejecucion de la medida ó providencia dictada, si al Gobierno pareciere conveniente.

Art. 9º Los peajes se seguirán cobrando con arreglo á los actuales aranceles; pero si la junta tuviere por conveniente hacer en ellos alguna alteracion, la propondrá al Gobierno para que el Congreso la tome en consideracion.

Art. 10. Luego que la junta se halle constituida, formará el reglamento que ha de determinar su gobierno económico sobre las bases que le da la presente ley, el cual se pasará á la aprobacion del Congreso, sin perjuicio de ponerse provisionalmente en práctica.

Art. 11. Formado que sea el reglamento, hará el Gobierno á la junta, con la brevedad posible, una entrega exacta de todos los papeles que recibió del consulado de México correspondientes á este ramo, y de los demas que le pertenezcan por el tiempo que él le ha administrado, así como de los productos que ha recibido, los cuales se destinarán desde luego á la reparacion del camino.

Art. 12. Anualmente pasará la junta al Congreso general, por conducto del Gobierno (quien informará lo conveniente), las cuentas generales de los caudales administrados, y mensualmente dará al público, por los periódicos de esta ciudad, estados de los ingresos y egresos de los caudales, firmados por quienes corresponda.

Art. 13. Cuando se arregle la deuda pública se ajustarán las escrituras de los capitalistas comprendidos en este decreto, á las reglas que prescriban para la formacion, division, renovacion y circulacion del papel representativo de dicha deuda.

Art. 14. Se deroga en la parte concerniente al peaje de que habla este decreto, el art. 5º de la ley de 21 de Setiembre de 1824, y los artículos 3º y 4º de la de 16 de Octubre del mismo año.—*José de Jesus Huerta*, diputado presidente.—*José María Guzman*, presidente del senado.—*Nicolás del Moral*, diputado secretario.—*Antonio Fernandez Monjardin*, senador secretario.

México, 11 de Setiembre de 1827.—A D. Tomás Salgado.

Ley.—Marzo 9 de 1834.

Reglas para que el Gobierno proceda á la apertura ó mejora de caminos.

Art. 1º El Gobierno procederá á contratar la apertura ó mejora de los caminos de la República, que considere necesarios para dar impulso á la industria nacional.

Art. 2º Para indemnizar á los empresarios podrá imponer moderados peajes, que les cederá por el tiempo que convenga con ellos, expidiendo al efecto reglamentos para su respectiva recaudacion, teniendo en consideracion las contratas que actualmente existan.

Se circuló por la Secretaría de Relaciones en este dia, y se publicó por bando en 3 de Abril siguiente.

Ley.—Marzo 26 de 1835.

Sobre composicion de caminos, cobro y distribucion de importe de peajes.

Art. 1º Se declara que en la ley de 29 de Marzo de 834 no fueron comprendidos los caminos en que habia peajes constituidos.

Art. 2º Para la direccion, composicion, cobro de dichos peajes y distribucion de estos, se obrará conforme á lo prevenido en la ley de 11 de Setiembre de 1827. (El referido dia 26 se circuló por la Secretaría de Relaciones, y se publicó en bando del 30.)

La ley de 11 de Setiembre que se cita en la que precede, estableció una junta para entender en la conservacion de caminos é inversion de productos del peaje, cuyo líquido aplicó á dicha conservacion, pago de réditos corrientes y atrasados, y extincion de capitales.

Igualmente dispuso que el cobro del referido peaje se hiciera con arreglo á los aranceles vigentes, y que la junta formara el reglamento respectivo para su gobierno económico.

Por último, derogó en la parte concerniente al peaje, el art. 5º de la ley de 21 de Setiembre de 824, que sujetó su administracion á los comisarios, y tambien los artículos 3º y 4º de la de 16 de Octubre del mismo año, que previnieron se trasladase el citado ramo al crédito público y que quedara afecto á los objetos indicados mientras se organizaban todos los créditos contra la nacion y aseguraba á los acreedores el puntual pago.

Circular.—Enero 12 de 1838.

Que los reos destinados á presidios que no son mortíferos, se empleen en la composicion de los caminos, y sobre imposicion de peajes.

Exmo. Sr.—Considerando el Exmo. Sr. Presidente la grande utilidad y beneficio público que resultaria de que los reos que hayan de sentenciarse por los tribunales á los presidios que no son mortíferos, se empleen en la composicion de todos los caminos que no estén contratados,

imponiendo las juntas departamentales los moderados peajes que basten á la manutencion de los presidiarios, de sus custodios, y de los instrumentos y materiales precisos, con arreglo á la atribucion 4ª, art. 14 de la sexta ley constitucional, ha resuelto S. E. se excite á ese Gobierno y junta departamental, como tengo el honor de hacerlo, para que desde luego y sin tardanza se emprenda la citada composicion, cuanto más pueda ser durable y segura para los tránsitos de los rios y pantanos en todos los caminos de ese departamento, comenzando por los más importantes al comercio y á las poblaciones más numerosas, y cuidando de que en el cobro é inversion de los peajes haya equidad, pureza y economía, y que entretanto se habilitan talleres para los vagos y ociosos, se ocupen tambien en esos trabajos.

Circular.—Noviembre 6 de 1841.

Se autoriza á los gobernadores de los Departamentos para que, de acuerdo con los gefes superiores, soliciten contratistas para la reposicion de caminos.

Exmo. Sr.—El Exmo. Sr. Presidente provisional, teniendo en consideracion el mal estado en que se hallan algunos caminos de la República, y la urgente necesidad de que se compongan lo más pronto posible, ha tenido á bien autorizar á V. E. para que, de acuerdo con el gefe superior de Hacienda de ese Departamento, solicite contratistas que se encarguen de poner en buen estado los caminos que estén disponibles, no hallándose hipotecados por la ley ó contratados; y que haciéndose las contratas respectivas, las remita V. E. á este Ministerio para su aprobacion.

Se circuló á los Excelentísimos señores gobernadores de los Departamentos.

Decreto.— Setiembre 24 de 1842.

Se designa la latitud con que se construirán los caminos, segun las diversas clases que el mismo establece, dando el reglamento para su mejor construccion.

Antonio López de Santa-Anna, etc., sabed: Que teniendo presente que el estado creciente de nuestra industria demanda que se extiendan y mejoren las comunicaciones entre los Departamentos, y las de estos con la capital de la República, así como los de esta capital con los puertos principales y puntos fronterizos de comunicacion con las naciones vecinas, para facilitar el trasporte de efectos, así del comercio extranjero como de la propia industria nuestra; el de las máquinas y utensilios convenientes para nuestras fábricas, y asimismo el de los productos de nuestro suelo que se exportan al extranjero; para facilitar la consecucion de aquel fin, y determinar al mismo tiempo las dimensiones y circunstancias que han de tener los caminos de la República, á fin de que se obtenga en ellos la regularidad, uniformidad y economía que los hagan más útiles para su objeto, con el menor costo posible y su mayor duracion, he venido en decretar lo siguiente, en uso de las facultades que me concede la sétima de las bases acordadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos.

Art. 1º Los caminos de la República se distribuirán en tres clases. La primera comprenderá las rutas que desde esta capital conduzcan á las de los Departamentos y á los puertos de Veracruz y Acapulco. La segunda clase la compondrán los caminos que vayan de una capital de Departamento á otra, y de estas á los puertos de mar principales y á las fronteras de las repúblicas vecinas. Por último, la tercera clase la formarán las comunicaciones interiores de las capitales con los pueblos, ó de pueblo á pueblo en cada Departamento, ó de un Departamento con pueblos de otro colindante. Los caminos que solo vayan á las haciendas y ranchos, se consideran privados, y en tal calidad no se incluyen en esta clasificacion.

Art. 2º Los caminos de primera clase se compondrán de una calzada

de diez varas de anchura por punto general; pero en las entradas de las grandes poblaciones, como hasta una ó dos leguas de distancia, segun las localidades, podrán ser de doce á quince. En las avenidas de la capital de la República, podrán llegar hasta veinte ó veinticinco varas, segun su importancia.

Art. 3º Los caminos de segunda clase tendrán de anchura de calzadas ocho varas, que podrán llegar hasta diez, en los casos especificados en el artículo anterior.

Art. 4º Los de tercera clase solo tendrán, por ancho de calzada, seis varas, y unos y otros tendrán sus correspondientes banquetas y zanjas de desagüe.

Art. 5º La calzada de los de primera clase, en terrenos montañosos y en algunos muy pantanosos, podrá reducirse á tres cuartas partes del ancho señalado, y á solo cinco varas los de la segunda y tercera.

Art. 6º La pendiente longitudinal, en las cuestas que se ofrecieren, no podrá exceder de un seis por ciento, en los caminos de la primera y segunda clase, ni en los de tercera; cuando se trate de abrirlos en peña viva, excederá la pendiente de un ocho por ciento.

Art. 7º Todas las aguas permanentes, y los torrentes y aguas de lluvia de alguna consideracion, que hubiesen de cruzar los caminos, se conducirán por debajo de ellos por medio de puentes y alcantarillas, correspondientes á las circunstancias locales.

Art. 8º El piso de los caminos deberá ser tal, que en la estacion de las lluvias no forme lodazales que dificulten el tránsito, ni se permitirá que tengan nunca hoyos ó zanjas capaces de maltratar los carruajes ó hacer penoso su curso.

Art. 9º Se medirán los caminos por el eje longitudinal de ellos, dividiéndolos en leguas de á cinco mil varas mexicanas del padron que se guarda en el ayuntamiento de esta capital, y cada legua la marcará una columna ó pilastra sencilla de piedra labrada, que no baje de dos y media varas de altura, que manifieste la distancia desde allí al punto principal adonde conduzca el camino.

Art. 10. En las encrucijadas de los caminos, otros postes menores in-

dicarán los puntos adonde se dirigen los que se apartan de la ruta principal, con letreros grabados en las caras que miran hácia ellos. Esta medida y la del art. 9º, pueden hacerse extensivas cuando convenga á todos los caminos en el dia existentes.

Art. 11. Los caminos que se construyan de nuevo, y los que se reparen para corregir sus defectos ó mejorar su estado, se continuarán luego cuidando y conservando, así sus obras como su piso, banquetas y zanjas de desagüe, por medio de los precisos guardas, operarios y empleados facultativos, cuyos sueldos, así como el costo de los materiales y útiles para la conservacion, se pagarán del producto de los mismos caminos.

Art. 12. Se pondrán en los caminos que se formaren ó repararen, si ya no los hubiese, moderados peajes para pagar el cuidado y costos de su conservacion.

Art. 13. Las tarifas para estos peajes las formará el Gobierno, diferenciando las cuotas, no solo segun la consideracion de bestias y carruajes cargados ó vacíos, sino tambien segun el peso de los carruajes de carga, graduándolo por el número de bestias de tiro que llevaren.

Art. 14. Cuando la construccion ó reparacion de un camino, hubiese de hacerse de cuenta de empresarios, y no hubiese otro medio de reintegrar á estos de los capitales que invirtieren y de sus correspondientes réditos, se hará en la tarifa de los peajes el aumento proporcionado al pago de estas sumas por el competente número de años, pasado el cual se reducirán las cuotas á lo preciso para los objetos señalados en el artículo 11.

Art. 15. No habrá más excepciones para el pago de estos peajes, que para los correos de la nacion, los sacerdotes que fueren á la administracion de sacramentos, los ministros de justicia que fueren á negocios del ramo criminal, los empleados de Hacienda y los militares; pero estas dos clases, cuando caminasen para objetos del servicio nacional, y llevasen su correspondiente pasaporte, en el que se exprese esta circunstancia, y el número de animales de silla y carga, y de carruajes á las clases superiores á quienes estos correspondan por su autoridad y ca-

rácter, y á la artillería y zapadores para los efectos militares que conduzcan propios de su arma respectiva.

Art. 16. Todos aquellos daños que las personas, carruajes, bestias ó ganados que transiten por los caminos de que trata esta ley, hicieren en sus obras de cualquiera especie, en sus árboles ó adornos, de propósito, ó solo por falta de la debida precaucion, maltratándolos, arrancando piedras, golpeando sus fábricas, desfigurando, ensuciando su piso ó sus puentes, extraviando ó entorpeciendo el curso de estas, de las zanjas ó alcantarillas, estropeando ó desarraigando los árboles, arrastrando maderas, piedras, ramas ó cualquier otro objeto; aunque de ello se advierta á primera vista haber resultado perjuicio, lo mismo que aquellos que echen al camino las aguas de riego, las de los torrentes, arroyos ó fuentes, ó represen y entorpezcan el curso de las que van por las zanjas ó alcantarillas, serán indemnizados por aquellos que los causaren, ó por las personas á cuyo cargo estuvieren estos, los que además, en caso de descubrirse malicia en la accion que causó el perjuicio, pagarán una multa proporcionada, que podrá llegar hasta la mitad del valor de la bestia ó carruaje que materialmente hubiere hecho el daño, ó á una cantidad doble de este, si fuere persona quien por sí lo hubiere causado.

Art. 17. Se prohibe el paso innecesario de ganados por estos caminos, y la entrada ó salida á las calzadas de ellos por otra parte que por las rampas ó puntos señalados en ellos mismos; y los daños que por ello se causaren, se considerarán comprendidos en las disposiciones del artículo anterior.

Art. 18. Los materiales brutos que sean necesarios para construccion, reparacion ó conservacion de los caminos, aunque se hallen abajo de la superficie del terreno, podrán tomarse de las cercanías de los caminos, sin que puedan oponerse los dueños de ellos, pagándoles su valor; y si los dueños no se conviniesen con la indemnizacion que el inspector del camino les ofreciese, se valuarán por peritos en la forma ordinaria, para que en el acto les sean pagados.

REGLAMENTO PARA EL MEJOR CUMPLIMIENTO DE ESTA LEY.

Art. 1º Las vueltas que ocurrieren en los caminos, principalmente en terrenos montañosos, deberán ser trazadas segun una curva tan extendida, que las ruedas de los carruajes, en toda direccion en que sigan el camino, no tengan riesgo de salirse de la calzada.

Art. 2º La superficie del camino presentará, cortada trasversalmente, una curva que en el centro tenga la sexagésima parte de su anchura, de más elevacion en las orillas: á una cuarta parte de la mitad del camino, contada desde el centro hácia cada lado, la elevacion será de media pulgada menos, y á los tres quintos del centro será de un tercio menos de la elevacion de este. Pero en los terrenos de montaña tendrán los caminos una sola pendiente en línea recta, hácia la parte más elevada del terreno, y entonces solo habrá una zanja de la parte interior hácia la montaña.

Art. 3º A cada lado del camino, en la misma orilla de la calzada de este, se abrirá una zanja de una vara de hondo y otra de abertura por arriba, angostando el fondo á proporcion, de suerte que los lados formen el talud suficiente, segun la cantidad de las tierras, para que estas no se desmoronen. En estas zanjas se recogerán las aguas de lluvia ó cualesquiera otras, ya procedan del camino ó de la parte más elevada del terreno, y se les dará de cuando en cuando salida hácia las barrancas, arroyos ó sitios bajos que las alejen del camino. En los terrenos de montaña donde aquel tenga solo una pendiente trasversal, tambien será una sola la zanja, por el lado de la mayor elevacion de la montaña; pero se le aumentará el hondo lo suficiente para que reciba la cantidad de agua que ha de llevar; y si no se hallare otra proporcion mejor para alejar las aguas que se recojan en ella, se practicarán de trecho en trecho alcantarillas de una vara lo menos de abertura, que las pasen por debajo del camino hácia la parte inferior de la ladera.

Art. 4º De la parte de afuera de cada zanja habrá una banqueta de dos varas de ancho, con una inclinacion de treinta y cinco pulgadas há-

cia las zanjas, y cuya orilla más elevada estará á nivel con el centro de la calzada. En los caminos de segunda clase se reducirán las zanjas y banquetas una quinta parte, y lo mismo en los de tercera.

Art. 5º Las zanjas se limpiarán cada año cuando menos, antes de la estacion de las lluvias, extrayendo toda la piedra y tierra que hubiese caido en ellas. La primera, si fuese útil, se pondrá en las orillas del camino, fuera de él, y la tierra y demas se echarán lejos de este, donde no puedan perjudicarle. De esto se cuidará con mayor esmero en aquellos terrenos pantanosos en que la limpia de las zanjas solo produzca un cieno capaz de retener el agua y echar á perder el piso, volviéndose barroso y atascoso.

Art. 6º Todas las corrientes de agua permanente que crucen la direccion del camino tendrán sus puentes ó alcantarillas, construidas segun el arte, y las bóvedas y pilares de los primeros deberán ser de piedra labrada. El ancho de los puentes, en todos los casos, podrá reducirse á lo que se ha prevenido para las calzadas en el art. 5º de la ley que precede.

Art. 7º Para los torrentes de alguna consideracion tambien se observará lo que acaba de prescribirse, y aun las aguas que se junten en el lado más alto del terreno se alejarán del mismo modo, como está dicho en el art. 3º de este reglamento: solo en los terrenos muy quebrados podrá alguna vez permitirse que las aguas de lluvia, en corta cantidad, pasen diagonalmente sobre el camino por una canal empedrada y poco hundida del nivel del piso.

Art. 8º Al suelo en que se ha de establecer un camino, despues de igualado, seco y apisonado, se le dará aproximadamente la figura que ha de tener, y se cubrirá de una capa de nueve pulgadas de espesor, compuesta de piedra quebrada, de la que el tamaño de los pedazos mayores no pase de una y media á una y tres cuartos pulgadas, ni su peso exceda de seis á siete onzas; y echando encima el detritus de las mismas piedras quebradas, se apisonará todo bien, para consolidarlo cuanto sea posible.

Solo en aquellos puntos de corto paso de carruajes, ó en los que un suelo tepetatoso ó ligeramente arenisco esté libre del riesgo de ablan-

darse y volverse lodo con las aguas, puede disimularse (especialmente en los caminos de segunda y tercera clase) que el piso quede del material que naturalmente forma el terreno, añadiéndole alguna arena gruesa si fuere arcilloso el suelo.

Art. 9º Las banquetas, en el caso de terreno susceptible de ablandarse, se cubrirán con la misma piedra quebrada, pero solo con una capa de tres pulgadas de grueso.

Art. 10. Se prohiben absolutamente los empedrados para el piso de las calzadas de los caminos, pues con la observancia de las reglas que se acaban de prescribir, podrán tener la suficiente firmeza y solidez. Solo el piso de los puentes de alguna consideracion se podrá empedrar, pero lo será con piedras quebradas y no lisas ni arredondadas, y que no excedan de nueve pulgadas cuadradas de superficie descubierta, y nunca se dejará que las lluvias las descarruen y descubran el suelo en que están encajadas.

Art. 11. Las entradas y salidas á los caminos se verificarán precisa y únicamente por rampas, con puentecitos sobre las zanjas, que se construirán al efecto; y á los que pasaren por cualquier otro paraje, aunque solo fuesen hombres de á pié, se les hará pagar los daños que causaren al camino, conforme previene el art. 16 de la ley.

Art. 12. En los puentes y en los tramos de una sola pendiente trasversal, adonde la ladera fuese inclinada ó donde la calzada estuviese elevada más de una vara sobre el suelo vecino, habrá parapetos, ó por lo menos guarda-ruedas, para evitar el riesgo de la caida de los carruajes ó de las personas que caminan de noche.

Art. 13. En las columnas ó pilastras que señalen las distancias itinerarias de los caminos de primera clase, se esculpirá en la piedra esta expresion: «A México tantas leguas.» En los otros la medida se contará y expresará desde la capital respectiva ó poblacion más importante, y en igualdad de circunstancias, desde donde se hubiese empezado la construccion del camino.

Las medidas que se refieran á México empezarán á contarse desde la puerta principal del palacio de gobierno.

Art. 14. A las inmediaciones de las capitales y grandes poblaciones, se formarán en los caminos glorietas ó círculos de un diámetro como doble del ancho del camino, con asientos alrededor y árboles por la parte de afuera que las sombreen, y se pondrán tambien fuentes en el centro, si para ello hubiese proporcion.

Art. 15. Tambien se plantarán árboles elevados y frondosos á uno y otro lado del camino, por fuera de las banquetas, de especies proporcionadas á la calidad del terreno; pero no tan próximos que dando sombra al piso mantengan en él la humedad y favorezcan la formacion de lodazales.

Art. 16. Los manantiales de agua potable que puedan hallarse en la cercanía de los caminos, se aprovecharán para disponer en ellos fuentes sencillas y abrevaderos que sirvan para apagar la sed de las personas y animales que los transiten; pero se situarán de modo que no humedezcan el piso ni puedan sus derrames tomar su curso á lo largo de la calzada.

Art. 17. Conforme se vayan haciendo caminos nuevos ó se reparen los antiguos, quedarán al cuidado de aquellos que los hubiesen de conservar, segun se va á explicar. Cada cuatro leguas habrá un caminero (ó guarda-camino), cuya obligacion será recorrer cada dia su distrito y componer en el acto todo hoyo, tarril, surco ú otro daño que el camino hubiese recibido, ó dar parte á su cabo, si la reparacion excediese á sus recursos.

Art. 18. Para cada cinco camineros habrá un cabo de ellos, que vigilará el desempeño de sus subordinados y reconocerá, semanalmente por lo menos, el estado de toda la parte de camino que le está encomendada. De todo lo que notare dará parte á su superior, con un presupuesto del costo que demandaren las composturas que excedieren al trabajo del solo caminero.

Art. 19. Para cada camino de los principales, ó cuando se considere así mejor, para los de cada Departamento, habrá un inspector que atenderá á su estado y conservacion; propondrá, con el correspondiente presupuesto, sus reparos y mejoras; cuidará de la buena inversion de los

fondos que para estos objetos se señalaren; celará el desempeño de los cabos y camineros, y de los recaudadores de peajes. Además, dirigirá la construccion de todas las obras que se ofrecieren en aquellos caminos, y que el Gobierno tuviere á bien encargarle.

Art. 20. Para mayor economía en la conservacion de los caminos, se harán contratas para el acopio, en tiempo de los jornales baratos, de la piedra necesaria, traida del punto más próximo en que se hallare, de las cualidades adecuadas, la cual se irá depositando á inmediaciones del camino, en montones de seis á ocho quintales, distantes entre sí de veinte á treinta varas.

Art. 21. Ya sea el acopio de piedra por contrata ó por administracion, se hará romper en pedazos de las dimensiones especificadas en el art. 8º de este reglamento, y de este modo se guardarán en la orilla del camino, para el uso prevenido en el art. 17. Con ellas se llenarán los hoyos ó zanjas que resulten por las lluvias ó por el uso del camino, y con alguna tierra del mismo, y agua, se rellenarán los intersticios de las piedras, apisonándolo todo luego de modo que sobresalga muy poco á nivel del piso, y sin que los nuevos materiales formen nada de escalon.

Art. 22. Para regular la admision de la piedra que quebraren los operarios, se tendrá un círculo de hierro de las dimensiones expresadas en el art. 8º, con su mango correspondiente, y se desecharán las piedras que no cupieren en el círculo.

Art. 23. A fin de hacer efectivo el pago de los peajes que se establezcan en los caminos, se pondrán contra-peajes y guardas en los parajes convenientes, con aprobacion del Supremo Gobierno. Este publicará por separado el competente reglamento de peajes para cada camino, que fundado en el conocimiento de las localidades, evite los abusos y asegure el pago con la menor molestia posible de los caminantes.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Decreto.—Mayo 10 de 1853.

Establecimiento de la administracion de caminos y peajes.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, benemérito de la patria, general de division, Caballero gran cruz de la real y distinguida Orden española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las facultades que la nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se establece en esta capital una administracion general de caminos y peajes de la República, que estará sujeta inmediatamente al Ministerio de Fomento. El Gobierno nombrará al administrador con el carácter que dieron á los empleados de hacienda la ley de 17 de Abril de 1837 y sus aclaraciones, y ese empleado caucionará su manejo con dos fiadores de á tres mil pesos, á satisfaccion de la Tesorería general.

«Art. 2º Estarán á cargo de la administracion los caminos de Toluca á Veracruz, por Orizaba; de México á Acapulco, de Puebla á Perote y de allí á Veracruz, el de fierro de este puerto á San Juan, el que conduce de México al Interior por Querétaro, el de Tampico á San Luis, y los demas que por el Gobierno sean declarados de primera y segunda clase, conforme á la ley de 24 de Setiembre de 1842. Los empleados ó personas que tengan á su cargo las administraciones, tesorerías ú otras oficinas que corran con los citados caminos y sus peajes, entregarán ambos y los respectivos archivos al nuevo administrador general, dentro de veinte dias, y en los términos que disponga este.

«Art. 3º La manera de desempeñar sus naturales atribuciones la administracion general de caminos, se detallará en un reglamento que el administrador formará dentro de dos meses, en consonancia con lo pre-

venido en esta ley, en las de 24 de Setiembre de 1842 y en las que han consignado una parte del derecho de avería para los caminos, y además bajo las bases siguientes:

«1ª Todas las obras de los caminos las harán ingenieros nombrados por el Gobierno, ó con su aprobacion, pudiendo tambien hacerse por contratas, cuando sea conveniente.

«2ª Se fijará el método de la recaudacion de peajes, y tendrán los que la hagan, por único haber, un tanto por ciento sobre lo que recauden.

«3ª Las cuentas se rendirán á la Contaduría de Propios y Arbitrios.

«4ª El administrador nombrará y removerá á los empleados y recaudadores, quienes desempeñarán sus atribuciones bajo la responsabilidad de aquel, para lo cual podrá exigir, á los que crea conveniente, las fianzas ó cauciones necesarias, y propondrá al Gobierno un inspector general encargado de visitar todas las recaudaciones de peajes y los caminos dependientes de la administracion. El reglamento de que se trata se sujetará á la aprobacion del Supremo Gobierno, sin perjuicio de que desde luego se ponga en práctica.

«Art. 4º La planta de la administracion general es la siguiente:

Un administrador con el sueldo anual de	$ 2,400 00
Un inspector general con	2,400 00
Un cajero y tenedor de libros con	1,200 00
Un oficial archivero con	1,000 00
Dos escribientes con 600 pesos cada uno	1,200 00
Gratificacion al interventor de los acreedores	600 00
Un portero con el sueldo de	300 00
Para gastos de oficina	300 00
Suma	$ 9,400 00

«Art. 5º A los acreedores del camino de Toluca á Veracruz por Orizaba, y á los de Perote á Veracruz, se les reconoce el derecho que tienen sobre la hipoteca del peaje, y para el pago de réditos y capitales de todos, obrará la administracion general con arreglo al convenio que los primeros hicieron con el Gobierno y las comisiones de las Cámaras, en

24 de Diciembre de 1850. Se reconocen asimismo cualesquiera gravámenes, impuestos legalmente, que reporten los otros peajes ó caminos de que ha de encargarse la administracion; y cuantos individuos ó corporaciones tengan el carácter de acreedores formarán un solo cuerpo, y nombrarán, segun se disponga en el reglamento, un interventor que vigile se les hagan en los términos precisos los pagos. El del rédito corriente se verificará con preferencia á los gastos del camino.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 10 de Mayo de 1853.—*Antonio López de Santa-Anna.*—A D. Joaquin Velazquez de Leon.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Mayo 10 de 1853.—*Velazquez de Leon.*

Decreto.—Junio 15 de 1853.

Se mencionan los caminos que están á cargo de la administracion del ramo.

Ministerio de Fomento.—El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, benemérito de la patria, general de division, Caballero gran cruz de la real y distinguida Orden española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las facultades que la nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Quedan á cargo de la administracion general de caminos y peajes, conforme al art. 2 de la ley de 10 de Mayo de este año, los caminos generales siguientes:

«El de México á Puebla.

«El de Puebla á Veracruz, por Orizaba.

«El de Puebla á Veracruz, por Jalapa.

«El de fierro de San Juan á Veracruz, que va á prolongarse hasta la Boca del Potrero.

«El de Puebla á Tehuantepec, por Oaxaca.

«El de México á Acapulco, por Cuernavaca.

«El de México á Manzanillo, por Toluca, Morelia y Colima.

«El de México á Querétaro.

«El de Querétaro á San Blas, por Guadalajara.

«El de Querétaro á Chihuahua, por Zacatecas y Durango.

«El de Querétaro á Tampico, por San Luis Potosí.

«El de México á Túxpan, por Tulancingo.

«El de México á Tampico, por Zacualtipan.

«Art. 2º Los gobiernos de los Estados ó Territorios donde se hallan situados los caminos de que habla el artículo anterior, los pondrán, con los peajes que en ellos se cobran, á disposicion del administrador general del ramo; y los particulares ó juntas que corran con algunos verificarán lo mismo, si no lo han hecho ya, deduciendo despues sus derechos sobre pago de capitales ó réditos, para que se les considere con arreglo á lo prevenido en el art. 5º de la ley de 10 de Mayo citado.

«Art. 3º Respecto de esta capital, los caminos generales comienzan desde sus puertas ó garitas; y por tanto, las calzadas de San Lázaro, San Antonio Abad, Belen, Vallejo y Peralvillo quedan tambien á cargo de la administracion general, así como la de San Cosme y la Piedad, por ser ramales anexos á los caminos referidos. Con relacion á las demas ciudades y poblaciones de la República, el Gobierno, oyendo á la administracion y á los ingenieros respectivos, determinará los límites que han de observarse para las composturas generales.

«Art. 4º Los demas caminos no especificados en el art. 1º, sean de la clase que fueren, correrán por ahora á cargo de las autoridades locales para que cuiden de su conservacion y compostura, pudiendo disponer estas por sí mismas. Todos los gobernadores de los Estados y Territorios remitirán desde luego, y cada seis meses, á la administracion general, una noticia de los caminos que existan (y no sean generales), productos de sus peajes, gastos y obras que se hayan hecho, debiendo

emplear para su direccion personas de probidad é inteligencia acreditada, para dar á su tiempo el decreto de clasificacion de todos los caminos de la República.

«Art. 5º No obstante lo prevenido en el art. 9º de la ley de 29 de Mayo último, la administracion general de caminos continuará sujeta al Ministerio de Fomento, y desempeñará sus funciones con arreglo á la ley de 10 del propio mes; pero mensualmente remitirá una copia de su balanza ó corte general de ingresos y egresos de caudales á la Tesorería general, para que esta incluya estos valores en la cuenta respectiva.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 15 de Junio de 1853.—*Antonio López de Santa-Anna.*—A D. Joaquin Velazquez de Leon.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Junio 15 de 1853.—*Velazquez de Leon.*

Decreto.—Julio 25 de 1853.

Previniéndose que la administracion general de caminos proceda á formar los aranceles de los peajes que deban establecerse.

Ministerio de Fomento.—El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, benemérito de la patria, general de division, Caballero gran cruz de la real y distinguida Orden española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las facultades que la nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º La administracion general de caminos procederá á formar los aranceles de los peajes que deban establecerse en los que tiene á su cargo, reformando todos los que existen, para regularizar y dividir las cuotas y hacer efectivo su cobro, á cuyo fin podrá tambien situar los con-

trapeajes que estime convenientes, previa la aprobacion del Ministerio de Fomento.

«Art. 2º Los caminos tendrán la direccion y latitud que para los respectivos tramos fije el Ministerio de Fomento, oyendo á los ingenieros directores y á la administracion de caminos, mientras que por una ley especial se establecen las reglas fijas para la formacion de estos.

«Art. 3º Conforme á los artículos 70 y 81 de la ley de 7 del actual, se declara que es urgente y pertenece á las servidumbres de utilidad pública el tomar todos los materiales precisos para la construccion y reparacion de los caminos, é igualmente los terrenos en que deban formarse casas para recaudar peajes, para depósitos ó estaciones, así como los necesarios para ampliar las carreteras. En consecuencia se tomarán dichos materiales y terrenos en el acto que se necesiten ; y si son de dominio particular, luego que esto se acredite por los dueños, con la presentacion de sus títulos á los mismos directores, procurarán estos tener un convenio con aquellos para pagarles lo que sea justo, previa la aprobacion del Ministerio de Fomento. El propietario que no convenga en la ocupacion ó en los precios, entablará despues su recurso ante el Supremo Gobierno, y este resolverá definitivamente, oyendo á la parte quejosa y al director respectivo.

«Art. 4º En el caso de abrir nuevos caminos ó variar la direccion de los actuales sobre tierras de particulares, y en el de que haya necesidad de destruir ó tomar edificios de estos, se obrará con arreglo á los artículos del 70 al 77 de la referida ley de 7 del actual, instruyendo el expediente de la administracion general, con los informes de los directores. Cuando se encuentren edificios, cercas ú otros obstáculos en los caminos, se obrará en los términos prevenidos en este artículo, quedando prohibido que se fabrique en la extension y latitud fijadas á aquellos, bajo la pena de destruirse inmediatamente lo que se haga infringiendo esta prevencion. Las disposiciones contenidas en este artículo y el anterior se insertarán en los aranceles de peajes que estén á la vista en los puntos que estos se cobren.

«Art. 5º Los aranceles contendrán tambien las disposiciones conve-

nientes para la policía y tránsito de los caminos, las penas que deben imponerse por los directores y recaudadores á los que infrinjan aquellas ó no paguen los peajes, la manera de hacerse el cobro de las cuotas y la expedicion de boletas, y todas las providencias necesarias, para que la administracion general y los dependientes del ramo ejerzan las facultades que se les confieran.

«Art. 6º Gozarán de excepcion para el pago de peajes, las autoridades políticas, militares y eclesiásticas, en el territorio de su mando; las judiciales, cuando acrediten que van á diligencias del ramo criminal; los individuos del cuerpo diplomático nacional y extranjero; los generales efectivos del ejército, los militares que caminen formando partidas, cuerpos ó divisiones, con sus trenes y equipajes, y los que lleven alguna comision especial del servicio público, expresándose así en sus pasaportes; los correos de la nacion, cuando no transiten en carruajes contratados, los carruajes y bestias de propiedad nacional, los que usen los curas y vicarios en la comprension de sus feligresías, las personas que hagan igualas para tramos cortos, siempre que las promueva la administracion general y las apruebe el Supremo Gobierno, y por último, los vecinos de todas las poblaciones por donde pasen los caminos, para los carruajes, ganados y animales que les pertenezcan, cuando transiten solo por sus alrededores. La extension de estos será de un radio de dos leguas en las capitales y de una en las demas ciudades, villas, pueblos, haciendas y ranchos, midiéndose desde el centro de cada lugar.

«Art. 7º De las excepciones concedidas anteriormente para el pago de peajes, solo subsistirán las que estén estipuladas en contratos formales y sean de tiempo fijo. En lo sucesivo no habrá más excepciones que las que expresa el artículo anterior, ni aun con el pretexto de abrir ó componer caminos, pues esto toca exclusivamente á los directores ingenieros nombrados al efecto.

«Art. 8º La administracion general se hará cargo de las recaudaciones que hoy existan en algun lago, canal ó rio, y formará los aranceles del pasaje que ha de pagarse tanto en ellos como en los que en lo sucesivo sean navegables. Tambien reformará los actuales aranceles de peajes

situados en los caminos, que conforme al art. 4º de la ley de 15 de Junio del presente año quedaron á cargo de las autoridades locales ó estén en poder de empresarios, á cuyo fin estos y aquellas se entenderán con el administrador. En lo sucesivo este formará el arancel para cualquier peaje que trate de establecerse en dichos caminos ó en los generales que tiene á su cuidado.

«Art. 9º Formados los aranceles de los tramos en que para el efecto se dividirán los caminos, rios, lagos ó canales, los presentará la administracion al Gobierno, señalando los parajes en que han de situarse las recaudaciones; y aprobado que sea todo, se imprimirán aquellos con las armas nacionales, para fijarse donde corresponda, firmados por el Ministro de Fomento y el administrador de caminos. Estos aranceles tendrán el carácter y fuerza de ley, y á los dos meses, contados desde la fecha de la presente, no se pagará ningun peaje si no se cobra mostrando los nuevos aranceles hechos en la forma prevenida.

«Art. 10. En toda la República á ningun transeunte se le podrá cobrar, ni en los caminos que atraviesan las poblaciones, ni en los que siguen á ellas, por el simple tránsito de carruajes, bestias, ganados ó cargas, otra contribucion ó impuesto que el de peajes, destinado á la apertura, composicion y conservacion de las carreteras y pago de sus acreedores.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio nacional de Tacubaya, á 25 de Julio de 1853.—*Antonio López de Santa-Anna.*.—A D. Joaquin Velazquez de Leon.»

Y lo comunico á V. S. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Julio 26 de 1853.—*Velazquez de Leon.*

Decreto.—Noviembre 23 de 1854.

Privilegio para la construccion de un camino de fierro al través del territorio de la República.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República mexicana.—Seccion 5ª—S. A. S. el General Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, benemérito de la patria, general de division, Gran Maestre de la nacional y distinguida Orden de Guadalupe, Caballero gran cruz de la real y distinguida Orden española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las facultades que la nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Artículo único. Se aprueba el contrato celebrado en esta fecha con los Sres. J. B. Moore y socios para la construccion de un ferrocarril á través del territorio de la República Mexicana, desde la frontera del Norte de la misma hasta cualquier punto del Océano Pacífico, entre los puertos de Altata y el Manzanillo, bajo las condiciones que expresan las cláusulas siguientes:

«Cláusula 1ª—El Supremo Gobierno de la República de México concede á D. J. B. Moore y á sus socios y sucesores, privilegio exclusivo de construir, poseer y explotar un ferrocarril á través del territorio de la República Mexicana, empezando en la frontera del Norte de la misma, en el Rio Grande (Rio Bravo del Norte), en cualquiera punto entre su embocadura y su interseccion con el paralelo trigésimo de latitud Norte, y terminando en cualquiera punto en el Océano Pacífico, entre el puerto de Altata y el del Manzanillo, ambos inclusives, quedando entendido que nada de lo estipulado en este artículo invalida ninguna otra concesion ó privilegio de ferrocarril que el Supremo Gobierno haya hecho á otras personas antes de la fecha de este contrato.

«Cláusula 2ª—La compañía podrá dar al ferrocarril la direccion que

juzgue más favorable y benéfica á la empresa, y durante la ejecucion del camino hasta su conclusion, podrá en cualquiera tiempo cambiar ó variar su curso ó direccion, en caso de que se encuentren dificultades ú obstáculos que pudieren afectar ó impedir su construccion en la primera línea que se hubiere elegido, quedando entendido entre las partes contratantes, que la compañía debe ponerse de acuerdo con el Supremo Gobierno antes de poder hacer tal cambio ó cambios en la direccion ó curso primitivo de dicho ferrocarril.

«Cláusula 3ª—La compañía podrá elegir dentro de los límites expresados en el primer artículo de este contrato, el punto que considere más ventajoso y conveniente para puerto de entrada y fondeadero de buques, así como lugares para descarga y desembarque, para almacenes, depósitos, muelles, despachos y establecimientos de toda especie que sean necesarios para la construccion, conservacion y uso del camino y de sus pertenencias.

«Cláusula 4ª—Fijado definitivamente por la compañía el punto en que termine en el Pacífico dicho camino, el Supremo Gobierno de la República Mexicana conviene en declarar ese punto puerto de entrada, en caso de que desde antes no lo sea.

«Cláusula 5ª—El Supremo Gobierno de la República de México se compromete á no construir por sí mismo, y á no conceder á ninguna asociacion, compañía ó individuo, cualquiera que sea, ni bajo título alguno, la facultad de construir ó establecer otro ferrocarril dentro de veinticinco leguas á cada lado del que se estipula por este contrato, que pueda servir como medio de tránsito para carga y pasajeros desde el Pacífico al Rio Grande, quedando entendido que nada de lo contenido en esta cláusula impedirá ni estorbará de modo alguno al Supremo Gobierno el hacer ó conceder á otros el privilegio de hacer ó construir tantos caminos ó ramales laterales á cada lado del ferrocarril, cuantos considere necesarios y ventajosos para las necesidades y prosperidad de la República, con tal que ese ramal ó ramales construidos como queda dicho, no tiendan á desviar el tráfico y tránsito de pasajeros de la línea principal de la compañía desde Rio Grande y el Océano Pacífico.

«Cláusula 6ª—El Supremo Gobierno concede á la compañía, en el camino que se elija, todas las tierras baldías necesarias para el propio camino y sus pertenencias, como depósitos, almacenes, estaciones, y en una palabra, para todas las demas obras y mejoras mencionadas en la cláusula tercera de este contrato. Y el Supremo Gobierno del mismo modo autoriza á la compañía para tomar con tales objetos las tierras de individuos particulares, pueblos ó corporaciones, indemnizando á los propietarios con arreglo á la ley vigente de expropiacion por causa de utilidad pública, quedando entendido y convenido entre las partes contratantes, que si se suscitare cualquiera dificultad ó diferencia entre el Supremo Gobierno y los propietarios del terreno elegido por dicha compañía para construccion de su ferrocarril, en cuanto al derecho ó medicion de los expresados terrenos, esa diferencia deberá arreglarse entre la compañía ó el propietario ó propietarios de las tierras en disputa, sin ocasionar gasto alguno al Supremo Gobierno.

«Cláusula 7ª—La compañía tendrá derecho para tomar de los terrenos baldíos, dentro de los límites mencionados en la cláusula primera de este contrato, todos los materiales necesarios para la construccion, mantenimiento y conservacion del camino y sus pertenencias, segun se expresó en las cláusulas tercera y sexta de este contrato, pagando sin embargo por dichos materiales, el valor ó precio que se convenga entre las partes contratantes. La compañía tendrá igualmente el derecho de tomar esos materiales de las tierras de individuos particulares, pueblos ó corporaciones, indemnizando á los propietarios con arreglo á las leyes.

«Cláusula 8ª—Todos los carros, carruajes, instrumentos, utensilios, máquinas, locomotrices, trenes y concomitantes para el trasporte, arneses y arreos para bestias de carga, fierro, carbon y otros materiales necesarios ó destinados á la construccion y conservacion del camino y sus pertenencias, y para el uso de la compañía, de sus agentes, empleados, trabajadores y todas las demas personas que se hallaren á su servicio, estarán exentos de todo derecho de aduana y de cualesquiera otros, así como de impuestos y contribuciones en la actualidad vigentes ó que en lo sucesivo puedan establecerse, de cualquiera clase, denominacion

ó naturaleza que sean, y sin distincion alguna por su orígen, ya sea nacional ó extranjero, respecto de los objetos referidos y especificados en la presente cláusula, quedando entendido y convenido entre las partes contratantes, que en las cláusulas arriba enumeradas no se comprenden provisiones, ropa hecha ni géneros de ninguna clase, los cuales no serán introducidos ni importados por dicha compañía sin permiso especial del Supremo Gobierno. Y se conviene además, que desde el dia en que dicho ferrocarril se haya concluido y abierto al uso público, todas las concesiones otorgadas á la compañía por la presente cláusula se considerán anuladas y de ningun valor, con excepcion de las relativas al fierro, madera, leña, carbon de piedra, trenes, máquinas, locomotrices y sus concomitantes para el trasporte, arneses y arreos para bestias de carga, y aquellos otros materiales y utensilios que sean necesarios para el mantenimiento, conservacion y uso de dicho ferrocarril y de sus pertenencias, cuyos artículos y materiales serán en todo tiempo admitidos libres de derechos, segun se dijo en la parte primera de esta cláusula.

«Cláusula 9ª—La compañía tendrá derecho para introducir á la República de México los trabajadores irlandeses, alemanes y otros que considere necesarios para la ejecucion de estas obras, dando conocimiento al Supremo Gobierno de los pedidos de ellos que haga, quedando esos trabajadores sujetos siempre á las leyes de la República.

«Cláusula 10ª—Los ciudadanos mexicanos empleados por la compañía, con cualquier carácter que sea, estarán exentos de todo servicio militar durante el tiempo que de ese modo estuviesen empleados, excepto en caso de invasion del país por un enemigo extranjero.

«Cláusula 11ª—La compañía se formará dentro de ocho meses, contados desde que el Supremo Gobierno publique el decreto autorizando este contrato, y los empresarios darán aviso dentro de dicho término al ministro mexicano en los Estados-Unidos ó Inglaterra, de quedar formada dicha compañía; y si no se formare en este período, se considerará nulo y de ningun valor el presente contrato.

«Cláusula 12ª—La construccion de dicho ferrocarril se comenzará dentro de dos años y medio, contados desde la publicacion que haga el

Supremo Gobierno del decreto autorizando este contrato, y se terminará dentro de diez años, contados tambien desde la publicacion del expresado decreto, con tal que si tuviere lugar alguna circunstancia imprevista de fuerza mayor que pueda impedir á la compañía el dar lleno á sus obligaciones en el tiempo especificado, tal como una guerra ó enfermedades epidémicas, el Supremo Gobierno de la República Mexicana concederá las esperas debidas por esas circunstancias imprevistas, prolongando el tiempo para principiar ó concluir dicho ferrocarril, en proporcion al tiempo que se pierda por esos sucesos accidentales.

«Cláusula 13ª—Concluida que sea dicha vía de comunicacion, la compañía se compromete á efectuar siempre con puntualidad, cuidado y celeridad, y sin excepcion respecto de nacionalidad, el trasporte de viajeros, ganados, efectos, productos, mercancías y materiales de todas clases que se le confien, segun los precios de arancel, que serán iguales para nacionales y extranjeros.

«Cláusula 14ª— Si despues de un exámen detenido hecho por ingenieros competentes, resultare que es impracticable la construccion de un ferrocarril sin interrupcion en uno ó más puntos de la línea que para él se eligiere, entonces y en tal caso la compañía construirá un camino carretero ó de herradura en tales puntos impracticables.

«Cláusula 15ª—Todos los efectos y mercancías destinados á atravesar el camino, y no para distribuirse á lo largo de la línea de comunicacion, serán libres de toda especie de derechos de aduana y de puerto, de contribuciones é impuestos de toda clase. No se exigirán pasaportes ni cartas de seguridad á las personas que atraviesen por dicho camino de uno á otro extremo de él, y que no permanezcan en el país, ni tampoco impondrá el Supremo Gobierno contribucion ni impuesto á dichos pasajeros, á su dinero y efectos.

«Cláusula 16ª—Las manufacturas, efectos, mercancías, productos ó materiales de cualquiera especie que se depositen en los almacenes y edificios de la compañía, destinados á atravesar dicho ferrocarril, no pagarán derechos de aduana, ni contribuciones ó impuestos generales ni locales de ninguna clase.

«Cláusula 17ª— Todos los buques que pertenezcan ó se hallen empleados por la compañía, quedan exentos á su entrada y salida del puerto que sirva de término á dicho ferrocarril en el Pacífico, de todo derecho de aduana, de puerto, y de todo impuesto de cualquiera clase, pagando al propio Supremo Gobierno mil pesos por cada buque que exceda de mil toneladas de porte, y quinientos pesos por cada buque de menos de mil toneladas de porte, y hasta mil, quedando entendido que esta concesion que hace el Supremo Gobierno á todos los buques que pertenezcan ó se empleen por la expresada compañía del ferrocarril, solo continuará vigente durante cincuenta años, contados desde el dia en que el camino quede concluido y abierto al uso público. Y además, se estipula y conviene entre las partes contratantes, que la compañía pagará al Supremo Gobierno una compensacion adicional de un peso y cincuenta centavos por tonelada de veinte quintales, sobre el número de toneladas que importare ó trajere de mercancías en dichos buques para su consumo en el interior de la República, sin que se considere que esto exime á dichas mercancías del pago de los derechos de importacion y demas que establecen las leyes. Igualmente se conviene entre las partes contratantes, que si en cualquier tiempo antes de la espiracion de los cincuenta años mencionados en la presente cláusula, el Supremo Gobierno redujere ó bajare las actuales cuotas de los derechos de tonelada que se cobran á los buques que entran y salen de los puertos ó bahías de la República, el propio Supremo Gobierno reducirá ó bajará en una proporcion correspondiente las cuotas que por esta cláusula se ha convenido que pague la compañía.

«Cláusula 18ª— La compañía tendrá el dominio exclusivo del ferrocarril y sus pertenencias, así como el de fijar y modificar el arancel de cuotas para el trasporte de pasajeros, mercancías y efectos de toda clase, como igualmente las cuotas de detencion y almacenaje en sus depósitos, almacenes, edificios y establecimientos de toda especie, quedando entendido y convenido entre las partes contratantes, que dichas cuotas de aranceles, una vez fijadas de ese modo por la compañía, no excederán nunca de cincuenta pesos por cada pasajero ó por cada tonelada de

efectos por todo el tránsito del camino; de un real por milla por cada persona ó tonelada de efectos, cuando la distancia de su viaje sea parcial y pase de veinticinco millas, y dos reales por cada persona ó tonelada de efectos, cuando la distancia que anden baje de veinticinco millas, con excepcion del dinero, metales preciosos, diamantes, perlas y bultos pequeños, como igualmente efectos remitidos por una persona y que no lleguen á un cuarto de tonelada, cuyo trasporte por dicho camino será segun las cuotas que se convengan entre la compañía y los remitentes. Y se ha convenido además, que así los precios como todos los cambios ó variaciones que se hicieren en ella por la compañía, se comunicarán al Supremo Gobierno y al público con tres meses de anticipacion.

«Cláusula 19ª—El ferrocarril mencionado en las cláusulas precedentes, cuando se hubiere concluido, juntamente con todas sus pertenencias, pertenecerá para siempre á la compañía; pero el privilegio exclusivo que le ha cedido el Supremo Gobierno sobre veinticinco leguas de territorio á cada lado de dicho ferrocarril, solo continuará vigente noventa y nueve años, contados desde la fecha de este contrato.

«Cláusula 20ª—El Supremo Gobierno de la República de México fijará, de acuerdo con la compañía, las formalidades que deben observarse en la descarga de mercancías y efectos á uno y otro extremo del expresado ferrocarril, con el fin y objeto de impedir que las mercancías y efectos destinados á ser trasportados de extremo á extremo por dicho camino, se dejen en puntos intermedios de él, ó de que fraudulentamente se introduzcan para su consumo en el país. Aquellas formalidades ó precauciones serán tales que tiendan á impedir todo fraude con perjuicio del erario público, sin dilatar ni embarazar el rápido despacho y tránsito de mercancías, equipajes y pasajeros; y si el Supremo Gobierno lo estimare necesario, cada tren de carros que conduzca mercancías ó equipajes destinados á su simple trasporte por toda la línea, irá acompañado de un oficial de aduana encargado de dichos efectos, los cuales irán conducidos en carros cerrados bajo llaves que solo tendrá el Gobierno ó sus empleados, y el pago de sueldos de dichos empleados será por cuenta

del mismo Supremo Gobierno, así como el trasporte de ellos por la de la compañía, sin que lo dispuesto en esta cláusula se entienda aplicable á aquellos efectos destinados para el interior de la República, los cuales podrán dejarse en los puntos del tránsito á que estén destinados, y el Supremo Gobierno tomará las providencias convenientes para evitar todo fraude respecto de ellos, sin que las providencias que se tomen puedan impedir el puntual y rápido tránsito de los trenes.

«Cláusula 21ª—El trasporte de correspondencia por dicho ferrocarril será materia de un contrato ó contratos futuros.

«Cláusula 22ª—Todas las condiciones de este contrato se hacen extensivas á cualquier ramal ó ramales que la compañía en cualquiera época quisiere construir dentro de los límites mencionados en la cláusula primera de este contrato; pero no se podrá abrir ningun otro puerto en el Pacífico, ni dichos ramales gozarán del privilegio para que no se pueda construir otro ramal á veinticinco leguas de distancia.

«Cláusula 23ª—Una cuarta parte del fondo ó capital de la compañía se reservará para los habitantes de la República de México, por el término de seis meses, durante cuyo tiempo se mantendrán abiertos los libros de suscricion en la ciudad de México y otros puntos que se convenga entre el Supremo Gobierno y la compañía.

«Cláusula 24ª—La compañía conviene en trasportar las tropas y empleados del Supremo Gobierno, cuando viajaren en servicio público, y asimismo las provisiones de boca y guerra y dinero pertenecientes al Gobierno, por cincuenta por ciento menos de las cuotas de arancel que la compañía fije y establezca.

«Cláusula 25ª—Como remuneracion por los privilegios é inmunidades concedidas en este contrato, la compañía se obliga á pagar al Supremo Gobierno de la República de México, al mismo tiempo y del mismo modo que se paguen los dividendos á los accionistas de dicha compañía del ferrocarril, un diez por ciento de dichos dividendos, y además la cantidad de quince mil pesos cada semestre, haciendo el primer pago á los seis meses, contados desde el dia en que el camino se concluya y abra al uso público, y el Supremo Gobierno conviene por su parte en exone-

rar y eximir para siempre el capital de dicha compañía, empleado en esta empresa, y al dicho ferrocarril con las pertenencias, propiedad y efectos de toda especie, pertenecientes y necesarios al mismo, de toda carga, contribucion ó impuestos, de cualquiera naturaleza que sean, que hoy estuvieren establecidos ó que puedan establecerse en lo futuro.

«Cláusula 26ª—Las inmunidades y privilegios concedidos en este contrato á la compañía por el Supremo Gobierno de la República de México, no podrán ser traspasados, hipotecados ni empeñados á ningun gobierno extranjero.

«Cláusula 27ª—Si se suscitare cualquier duda, dificultad ó desacuerdo entre el Supremo Gobierno de la República de México y la compañía, sobre la interpretacion ó ejecucion de este contrato, se someterá tal duda, dificultad ó desacuerdo á dos árbitros, nombrados el uno por el Supremo Gobierno y el otro por la compañía; y si dichos árbitros no se convinieren entre sí, someterán entonces la cuestion ó cuestiones en disputa á un tercero en discordia nombrado por ellos, y el fallo unánime y conforme de los árbitros, ó el del tercero aisladamente, cuando aquellos no se convengan, será final y concluyente entre las partes.

«Cláusula 28ª—Los dos árbitros mencionados en la cláusula precedente serán nombrados por el Supremo Gobierno de la República de México y por la compañía, inmediatamente despues de que la que debe formarse en virtud de este contrato se haya organizado debidamente y dado el aviso que corresponde de su dicha organizacion al ministro mexicano acreditado en los Estados-Unidos ó Inglaterra; quedando entendido y convenido entre las partes contratantes, que no se permitirá que la intervencion de ningun ministro ni gobierno extranjero, ni de ningun funcionario, de cualquiera clase que sea, varie, modifique, ni de modo alguno intervenga en la decision de dichos árbitros, ni en la del tercero por los mismos árbitros electo, sino que dicha decision ó decisiones de ese modo pronunciadas serán concluyentes y sin apelacion por las partes que suscriben este contrato, en el concepto de que por el mismo hecho de pretender la intervencion ó proteccion de un gobierno extranjero, en cualquiera reclamacion, duda, cuestion ó dificultad que

se ofrezca, el contrato será nulo y no producirá efecto alguno, respectivamente al que lo pretendiere, ya sea la compañía ó algun individuo.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á 23 de Noviembre de 1854.—*Antonio López de Santa-Anna.*—Al Ministro de Fomento.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Noviembre 23 de 1854.—El Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio, *J. Velazquez de Leon.*

Abril 22 de 1857.

Reglamento provisional para el gobierno interior de la administracion general de caminos y peajes.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.

DE LA ADMINISTRACION GENERAL.

Art. 1º La administracion general, para su gobierno interior, se divide en dos secciones: la primera de correspondencia y archivo, y la segunda de glosa y contabilidad. La una estará inmediatamente á cargo del gefe de ella, y la otra al del tenedor de libros, que tendrá tambien el carácter de su gefe.

Art. 2º Los trabajos de la seccion de correspondencia y archivo, serán desempeñados por el primer escribiente y dibujante, y por dos de los escribientes auxiliares, distribuyéndose entre estos empleados el trabajo de la manera que el gefe de la seccion lo juzgue conveniente.

Art. 3º Los trabajos de la seccion de glosa y contabilidad, serán desempeñados por el segundo escribiente y por el tercer auxiliar, distribuidos tambien de la manera que al gefe de la seccion le parezca conveniente.

DE LAS SECCIONES Y SUS GEFES.

Art. 4º El gefe de la seccion de correspondencia, y en defecto de este el de la seccion de contabilidad, sustituirá al administrador general en los casos de ocupacion ó enfermedad, conforme á las leyes.

Art. 5º El gefe de correspondencia redactará por sí las minutas de los expedientes que se giren en la administracion, cuidando de que la redaccion sea siempre clara y enteramente conforme al acuerdo.

Art. 6º El mismo gefe recogerá del administrador general la firma de las comunicaciones y documentos que se despachen, haciéndole al presentárselos, un extracto de su contenido.

Art. 7º Los gefes cuidarán cada uno, de que los empleados de sus correspondientes secciones cumplan con sus respectivos deberes, así como que se guarde en ellas el órden conveniente, y que nada falte para las las labores de las mismas.

Art. 8º La seccion de correspondencia y archivo, tendrá á su cargo, además de todo lo que corresponde á estos ramos, la caja y el ramo de igualas, llevada exclusivamente la primera por el gefe de la seccion, y el segundo por el empleado de la misma seccion á quien el gefe juzgue conveniente encargárselo.

Art. 9º Llevará un libro de caja en que haga los asientos de entrada y salida, precisamente en los dias en que estas operaciones se verifiquen, y no podrá hacer pago ninguno que no esté previamente aprobado por el Ministerio, ni sin consentimiento del administrador, y todo gasto lo comprobará con el recibo ó documento respectivo. Se prohibe expresa y terminantemente cualquier adelanto de dinero, ya sea á cuenta de sueldos ó por otro motivo.

Art. 10. Mensualmente ó cuando el administrador lo pida, se practicará corte de caja, poniendo en el de cada mes su visto bueno el administrador.

Art. 11. El empleado encargado del ramo de igualas llevará otro libro en que se anoten estas tan luego como se celebren con el adminis-

trador, expresando el número de órden de la iguala, el nombre de la persona que la celebre, la clase de objetos igualados y su número, las veces que deben transitar, la oficina por donde lo hagan, las veces que deben hacerlo, el número de patentes que se les expida, la fecha en que comience la iguala, la de la aprobacion del Ministerio, el tiempo porque se celebre, el valor de la iguala, la oficina que la cobre, los pagos que de ellas se hagan, y por último, las variaciones que sufra.

Art. 12. El gefe de la seccion de correspondencia y archivo, vigilará que se conserven íntegros todos los expedientes de la administracion bajo su responsabilidad, no permitiendo que se extraiga alguno ni se saquen copias en todo ó en parte, si no es por órden escrita del administrador.

Art. 13. Recibirá y colocará, en el órden que juzgue conveniente seguir, todos los expedientes que se giren en la administracion, separándolos por los ramos de *administracion*, *caminos y peajes.*

Art. 14. Formará, de la manera que facilite más la busca de expedientes, un índice general de los que obren en el archivo, sin perjuicio de formar los índices particulares que crea convenientes.

Art. 15. Además de estos índices, llevará un registro en que se anoten por órden cronológico, los expedientes que se giren, con la anotacion del estado que guarden.

Art. 16. Los libros serán llevados por partida doble, estableciéndose, en consecuencia, los libros llamados *Diario y Mayor*, y los demas auxiliares que se juzgue conveniente.

Art. 17. La glosa de las cuentas que se remiten á la administracion, será hecha por el empleado de la seccion respectiva que el gefe de ella designe, y de la manera más minuciosa y eficaz para descubrir cualquier fraude ó equivocacion.

Art. 18. De toda autorizacion, órden ó disposicion que por su naturaleza importe algun asiento en los libros, el oficial mayor dará copia certificada por el administrador y corregida por él, al tenedor de libros, precisamente al tercer dia de que la autorizacion, órden ó disposicion se reciba en la oficina ó se acuerde por el administrador.

Art. 19. El tenedor de libros formará una minuta de liquidacion ú observaciones de las cuentas que no encuentre de conformidad, y rubricada por él, la pasará al oficial mayor, para que de oficio y previo el acuerdo del administrador, se pidan las explicaciones convenientes, ó se manden hacer las reformas necesarias.

Art. 20. El dia último de cada mes, el tenedor de libros presentará al administrador una noticia de las cuentas que se hayan recibido, correspondientes al mes anterior, con expresion de las que estén pendientes por observaciones, las que estén en revision, y por último, las que no se hayan recibido.

Art. 21. Los asientos se harán en los libros tan luego como revisadas que sean las cuentas, no haya observacion que hacer, y cuidando de que no se encuentre nunca más atraso que el de un mes á lo más, atendido el tiempo necesario para que las oficinas subalternas remitan sus cuentas.

Art. 22. Con el atraso de un mes á lo más, se formará por el tenedor de libros una balanza que, corregida por él, se remitirá al Ministerio.

DEL PORTERO.

Art. 23. El portero tendrá á su cuidado los muebles, útiles y demas objetos que existen en la administracion.

Art. 24. Vigilará que el mozo de aseo cumpla con sus deberes, procurando que todos los muebles y demas útiles de la oficina se conserven siempre limpios y en su lugar conveniente.

Art. 25. Estará en la oficina todos los dias, excepto los feriados, desde las ocho de la mañana hasta la hora que lo requiera el despacho de la oficina.

Art. 26. Recogerá todos los dias, del gefe de correspondencia, todos los pliegos que hayan de dirigirse dentro ó fuera de la capital, para entregarlos al mozo de oficios.

Art. 27. Sellará dichos pliegos con el sello de la administracion, á la vista del gefe de correspondencia, y cuidará de que los destinados al

correo vayan en la caja cerrada, con la llave que deberá tener en su poder.

Art. 28. Entregará al administrador ó al gefe que le sustituya, cualquier pliego ó documento que reciba, así como la correspondencia que venga del correo, inmediatamente que llegue la caja, la cual presentará cerrada para que sea abierta en presencia de uno ú otro.

Art. 29. Tendrá en la misma portería una lista de los empleados en la oficina, con noticia de sus respectivas habitaciones, para los casos que puedan ofrecerse.

Art. 30. Diariamente formará una noticia de las horas de entrada y salida de los empleados, para presentarla al dia siguiente al administrador.

Art. 31. Anunciará al administrador, gefes y empleados de la administracion, las personas que pretendan verlos, y así al recibirlos como al permitirles ó negarles la entrada en la administracion, conforme á las órdenes que se le den, usará de respeto y buenas maneras, no permitiendo en la portería la permanencia de personas extrañas que no tengan asuntos en la oficina, ni reuniones de los empleados de la misma.

DISPOSICIONES GENERALES.

Art. 32. Las horas ordinarias y precisas de asistencia de los empleados de la administracion, serán desde las nueve de la mañana hasta las cuatro de la tarde.

Art. 33. Siempre que á juicio del administrador lo exija el estado de los negocios, tendrán todos los empleados la obligacion de continuar trabajando en la oficina todo el tiempo que sea necesario.

Art. 34. El administrador, cuando lo crea conveniente, establecerá una guardia por turno entre los escribientes y auxiliares de las secciones, en el órden en que están colocados en la planta de la oficina.

Art. 35. Aunque los empleados de cada seccion deben ocuparse de preferencia en los negocios que á ellas corresponden, los escribientes

pasarán á auxiliar los trabajos de una á otra seccion, siempre que así lo disponga el administrador.

Art. 36. Durante el tiempo que permanezcan los empleados en la oficina, deberán estar cada uno de ellos siempre en sus respectivos asientos, sin formar reuniones ni suscitar conversaciones, no bastando para excusar á los que cometan esta falta el pretexto de no tener asunto que despachar.

Art. 37. Cuando los empleados demoren la conclusion de los negocios que tienen á su cargo, más tiempo del que sea absolutamente necesario para su despacho, el administrador general ó el gefe de la seccion respectiva en su caso, impondrán la correccion correspondiente á la falta.

Art. 38. Todos los empleados deberán guardar el mayor secreto sobre los asuntos que manejen, sin sacar fuera de la oficina libros, expedientes ó documentos de ninguna especie, ni tomar de ellos notas ó apuntes sin conocimiento del administrador; bajo el concepto de que por cualquiera falta de esta naturaleza que cometan, serán separados de su empleo.

Art. 39. Se prohibe á los empleados dar noticias ó hacer indicaciones sobre el estado de los negocios, ya sean pendientes ó resueltos, sin conocimiento del administrador.

Art. 40. El sello de la oficina estará en poder del gefe de correspondencia, y este no permitirá que se use sino en su presencia y con conocimiento de los documentos que se sellan.

Art. 41. Los meritorios estarán en las secciones que el administrador les designe, y se ocuparán indistintamente de las labores que los gefes de seccion les encomienden.

Art. 42. Los empleados no podrán faltar de la oficina sin conocimiento del administrador general, quien podrá concederles licencia en atencion á causas muy graves, hasta por quince dias, y para licencias que excedan de este tiempo, se recabará acuerdo del Ministerio de Fomento por conducto del mismo administrador general.

Art. 43. Las faltas leves que cometan los empleados y las infracciones de este reglamento, serán castigadas por el administrador general

por multas que no bajen de tres pesos ni excedan de quince, en atencion á la falta y al sueldo que disfrute el empleado culpable. Las faltas de asistencia á la oficina sin consentimiento del gefe á quien corresponda darla, con la deduccion del sueldo correspondiente á los dias que hayan faltado, y las faltas graves á juicio del administrador, con la suspension del empleo, sin sueldo hasta por tres meses, impuesta por el mismo administrador, dando cuenta al ministerio. Los casos de enfermedad, cuando esta exceda de tres dias, se comprobarán con un certificado de facultativo para no incurrir en una pena.

Art. 44. Las multas ingresarán al fondo general de la renta, ó se darán como gratificaciones á los meritorios, segun lo disponga el administrador.

Art. 45. Sin conocimiento del administrador ó del gefe de seccion, no se permitirá entrar en la oficina á personas extrañas que no vengan á negocios del ramo.

Art. 46. Los empleados en la renta, de cualquier clase ó categoría que sean, tienen la entrada libre en la oficina.

Art. 47. Las llaves de esta serán recogidas por el administrador general, en cuyo poder permanecerán cuando la oficina esté cerrada.

Art. 48. Las dificultades ó dudas que se presenten con motivo de los casos que no estén previstos en este reglamento, serán resueltas por el administrador general.

México, Abril 22 de 1857.—*M. Siliceo.*

Mayo 11 de 1857.

Reglamento provisional para la administracion general de caminos y peajes.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª

El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido acordar, que mientras se da una ley que arregle definitivamente la administracion general de caminos y peajes, se observe el siguiente

REGLAMENTO PROVISIONAL.

Art. 1º La planta de la administracion general de caminos y peajes será por ahora la siguiente:

Un administrador general con el sueldo anual de	$ 3,000
Un oficial primero, gefe de la seccion de correspondencia, idem, idem	1,800
Un oficial segundo, tenedor de libros y gefe de la seccion de contabilidad, idem, idem	1,500
Un escribiente de correspondencia, idem, idem	800
Un auxiliar de libros, idem, idem	800
Un auxiliar de libros de correspondencia y archivo, idem, idem	500
Un idem, idem de idem, idem, idem	400
Un idem, idem de contabilidad, idem, idem	360
Un portero, idem, idem	300
Un mozo de oficios, idem, idem	192
Gastos menores de oficina	300

Art. 2º El administrador podrá admitir en la oficina, en calidad de meritorios, sin sueldo ni gratificacion de ninguna especie, hasta tres individuos, dando cuenta al Ministerio de Fomento.

Art. 3º El administrador podrá admitir las propuestas de igualas por

pago de peajes de tramos cortos, que se le hagan, sujetándolas á la aprobacion del Ministerio de Fomento; y para evitar las dudas que se han ofrecido respecto del cobro á los introductores de productos naturales, que celebran igualas por el tramo que excede del radio que el arancel concede á los vecinos de las capitales, y á los de las ciudades, pueblos, haciendas, ranchos, etc., se declara que en estos casos el radio debe medirse desde el centro del lugar de donde los productos se extraigan, hasta el de aquel adonde se introduzcan.

Art. 4º Para el tránsito de los objetos que comprenda una iguala aprobada, expedirá la administracion patentes, en la forma que crea conveniente, á condicion que expresen el número de objetos que han de transitar, el de las veces que lo han de hacer diaria, semanaria ó mensualmente, la oficina por donde han de hacer el tránsito y el nombre de la persona que celebra la iguala.

Art. 5º Puede igualmente admitir, con la aprobacion del Ministerio, el pago de peajes en esta capital, aun por tramos largos ó líneas enteras de caminos, pudiendo rebajar en favor de los interesados hasta un cinco por ciento del peaje que deban causar.

Art. 6º Además de las excepciones que concede el art. 6º de la ley de 25 de Julio de 1853, se declara que los diputados al Congreso general están exentos de pagar peajes á su tránsito por los caminos de la República durante su encargo.

Art. 7º El administrador puede hacer ó autorizar cualquier gasto extraordinario que no exceda de cincuenta pesos; pero para los que pasen de esta cantidad, recabará la aprobacion del Ministerio de Fomento.

Art. 8º Las cuentas de la administracion serán revisadas por la contaduría de propios, en donde las rendirá el administrador en los términos y plazos prevenidos por las leyes.

Art. 9º El administrador general, para el cobro de las cantidades que por cualquier título se adeuden á la renta, usará de la facultad económico-coactiva, pudiendo conceder el uso de ella á los recaudadores, directores y visitadores en los casos que crea necesarios.

Art. 10. Las obras que se ejecuten en los caminos consignados ó que

se consignen á la administracion general estarán á cargo de los directores que nombre el Ministerio de Fomento, con quien se entenderán directa y exclusivamente en todo lo relativo á la construccion de las mismas obras, variaciones de caminos, presupuestos y todo lo concerniente á su comision.

Art. 11. Los directores solo se entenderán con la administracion general de caminos, para el cobro de sueldos y para el pago de las memorias semanarias de gastos acordados previamente para el Ministerio de Fomento, cuyas memorias serán formadas y firmadas por los respectivos sobrestantes, y autorizadas con el visto bueno de los mismos directores.

Art. 12. Un reglamento expedido por el Ministerio de Fomento determinará la dependencia directa de los directores con dicho Ministerio, sus atribuciones y obligaciones.

Art. 13. Los directores de caminos remitirán mensualmente al Ministerio de Fomento, con quince dias de anticipacion, un presupuesto de los gastos que hayan de erogar en las obras de su cargo, incluso su sueldo y el de los demás dependientes, sujetándose á lo que por término medio produzcan las recaudaciones ó fondos que se le consignen, y aprobado que sea por dicho Ministerio, se pasará á la administracion de caminos y peajes para los efectos de los artículos siguientes.

Art. 14. La administracion general, segun el punto por donde estén las obras de los caminos, designará y comunicará á cada director las recaudaciones inmediatas á sus tramos que deban satisfacer los gastos.

Art. 15. Estos fondos los recibirán los directores de las oficinas de peajes, mensual, semanaria ó diariamente, segun les conviniere, ó dispondrán que se les sitúe donde les parezca, bajo el concepto de que la conduccion ó situacion del dinero será por cuenta y riesgo del director respectivo.

Art. 16. Cada dia último de mes cortarán sus cuentas los directores para dirigirlas á la administracion por el primer correo del mes siguiente. Esas cuentas deberán comprender:

Una cuenta corriente ó corte de caja en que consten todas las canti-

dades que han recibido y los pagos que hayan hecho, en el órden en que se numeran en las carpetas de comprobantes.

Una carpeta de los sueldos de la direccion con sus recibos; otra de los gastos extraordinarios que estén presupuestados y aprobados por el Ministerio de Fomento, con los comprobantes respectivos; otra de los sueldos de los sobrestantes, con sus recibos; otra de las rayas de operarios en que consten sus clases, nombres, dias, puntos en que han trabajado, jornal que rayan é importe total; estas memorias estarán firmadas y juradas por el sobrestante respectivo, y segun se previene por el artículo 11, con el visto bueno del director; otra carpeta de los efectos y materiales comprados, que se especificarán muy por menor y comprobarán con los correspondientes recibos, agregando tambien la compostura de herramienta y utensilios, y las demas carpetas que se hagan necesarias, marcándolas todas con un número de órden.

Art. 17. Con estas cuentas remitirán los directores una noticia de alta y baja de herramienta.

Art. 18. La administracion general propondrá al Ministerio de Fomento, siempre que lo crea conveniente, las instrucciones particulares que en su concepto deban darse á cada director para el mejor desempeño de su encargo y para la inspeccion de otros caminos.

Art. 19. Cuando alguna empresa particular trate de hacer alguna obra que tenga conexion con los caminos, el director del tramo respectivo no permitirá que se lleve á efecto nada que sea en perjuicio del interés general, y dará cuenta al Ministerio de Fomento, á quien remitirá, para conciliar los intereses del particular, un proyecto, á fin de que recaiga la correspondiente resolucion.

Art. 20. Los directores de los caminos deberán comprar por su cuenta los instrumentos que necesiten para la ejecucion de las operaciones y para el desempeño de sus respectivos trabajos.

Art. 21. Para la policía de los caminos se observarán las prevenciones insertas en los aranceles de peajes de 23 de Febrero de 1856.

Art. 22. La administracion general de caminos formará y mandará mensualmente al Ministerio de Fomento una noticia que detallada-

mente contenga: 1º, los productos de la renta; 2º, los gastos de recaudacion y administracion, y 3º, la existencia líquida que queda para el siguiente mes.

Art. 23. El administrador general, con aprobacion del Ministerio de Fomento, establecerá el cobro de peajes en los caminos cuya compostura se emprenda, situando las recaudaciones que juzgue convenientes en las carreteras generales, y los contrapeajes necesarios, para evitar el fraude, aun en los caminos de travesía.

Art. 24. Fijará, con aprobacion del mismo Ministerio, el arancel que debe regir en cada tramo ó línea de camino, observándose, respecto del cobro, las prevenciones insertas en los aranceles de 23 de Febrero de 56.

Art. 25. Las autoridades locales prestarán á los empleados del ramo de peajes los auxilios que les pidan para establecer sus oficinas ó para llevar á efecto el cobro en caso de resistencia de los transeuntes, no conociendo, sin embargo, de los asuntos de caminos y peajes, por ser del resorte exclusivo de la administracion del ramo.

Art. 26. Los gobernadores de los Estados vigilarán la conducta de los empleados en las oficinas de peajes, poniendo en conocimiento del Ministerio de Fomento las faltas ó abusos que noten ó se les denuncien, para que previa la respectiva averiguacion, sean castigados como corresponda.

Art. 27. Los empleados de las oficinas de peajes deberán estar en el lugar de su destino quince dias despues de que se les expida el nombramiento, pues de lo contrario se entenderá que renuncian el empleo.

Art. 28. Para el mejor servicio de la renta, el administrador, con la aprobacion del Ministerio de Fomento, nombrará los visitadores que juzgue necesarios.

Art. 29. Los sueldos de estos se fijarán en atencion á las circunstancias particulares del tramo á que se les destine; pero no podrán exceder de cien pesos mensuales.

Art. 30. No se les pasará por más gasto que su sueldo, del cual solo disfrutarán cuando estén en actual servicio.

Art. 31. Sus sueldos les serán satisfechos por las oficinas de peajes del

tramo que visiten, precisamente por quincenas vencidas, y previas las órdenes de la administracion.

Art. 32. Estarán exclusivamente sujetos á la administracion del ramo, la que los podrá mandar cesar en su comision cuando no los considere necesarios, y destinarlos indistintamente á los tramos que juzgue conveniente.

Art. 33. Las dudas que ocurran sobre la inteligencia de estas prevenciones serán resueltas por el Ministerio de Fomento, así como las dificultades que se presenten en los casos no previstos.

México, Mayo 11 de 1857.—*M. Siliceo.*

Decreto.— Agosto 25 de 1857.

Se declara caduco el privilegio para la construccion de un camino de fierro al través del territorio de la República.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª—El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*EL C. IGNACIO COMONFORT, Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayutla y reformado en Acapulco, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Artículo único. Se declara caduco é insubsistente el privilegio que con fecha 23 de Noviembre de 1854 fué concedido á los Sres. J. B. Moore y socios, para la construccion de un ferrocarril al través del territorio de la República, desde la frontera del Norte de la misma hasta el Océano Pacífico, entre los puertos de Altata y el Manzanillo, por no haber cumplido el empresario con las condiciones que en la concesion le fueron impuestas.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á 25 de Agosto de 1857.—*I. Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Agosto 25 de 1857.—*Siliceo.*

Circular.—Marzo 21 de 1861.

Prevencion para que se custodien los caminos y se castigue á los malhechores.

Exmo. Sr.—Consecuencia de la guerra civil que durante tres años ha devastado el país, ha sido el estado de inseguridad en que actualmente se hallan los caminos, y que hace que las personas que transitan por ellos sean frecuentemente asaltadas, robadas y aun asesinadas por los malhechores.

Este fatal estado de las vías públicas, cuyo orígen no es otro que el que acabo de manifestar, se atribuye sin embargo por algunos á la mala administracion del Supremo Gobierno, sin que se tenga en cuenta la multitud de obstáculos con que tiene que tropezar en su marcha administrativa, y la escasez de recursos para cubrir los caminos todos de la República con fuerzas suficientes para proteger las vidas y propiedades de los viajeros.

Por otra parte, la circunstancia de haber sido víctimas últimamente de los atentados de que se trata, algunos extranjeros notables, hace que se haya esparcido el rumor de que esos crímenes han sido originados por el encono de los partidos, y se atribuyen á un fin político, y no á un desgraciado evento de los que con tanta frecuencia ocurren en nuestros caminos.

Por todas estas razones, el Supremo Gobierno, á quien no es posible, supuestas las angustias del erario, atender á necesidades tan urgentes como las de que me ocupo, se ve en la precision de encarecer á los Estados la obligacion que tienen de proveer á la seguridad de los caminos, destinando á este objeto las guardias nacionales, de policía ó de seguridad, segun lo juzgaren más oportuno; no pudiendo el Supremo Gobierno destinar la fuerza armada suficiente para la persecucion de los malhechores, por tener sobre sí la necesidad de atender al restablecimiento de la tranquilidad pública en los puntos donde aun existen fuerzas sediciosas y perturbadores del órden.

Respecto de los malhechores de que se trata y que sean aprehendidos por ese gobierno, hará V. E. que se cumpla estrictamente con lo prevenido en la circular del Ministerio de la Guerra, fecha 12 del mes actual.

Protesto á V. E. de nuevo mi consideracion.

Dios y libertad. México, etc.—*Zarco.*

Se publicó por bando en 30 de este mes.

Decreto.—Octubre 21 de 1863.

Fondos que se destinan en un semestre para la reposicion de caminos y puentes. Artículo 7º de la ley de 1º de Julio de 1863.

Art. 7º Para reposicion de caminos y puentes se concede en el mencionado semestre lo siguiente:

Un inspector de caminos y obras, al cargo del Ministerio de Fomento	1,250
Un ingeniero director de México á Amozoc	1,000
Gastos de sobrestantes, peones, herramienta y material	30,000
Un ingeniero director de Amozoc á Veracruz	1,000
Gastos de sobrestantes, peones, herramienta y material	30,000
Un ingeniero director de México á Cuernavaca y Toluca	1,000
Gastos de sobrestantes, peones, herramienta y material	24,000
Un ingeniero director de México á Tulancingo y Apam	1,000
Gastos de sobrestantes, peones, herramientas y material	24,000
Un ingeniero director de México á Querétaro	1,000
Gastos de sobrestantes, peones, herramienta y material	24,000
Un ingeniero director de México á Monte-Alto y calzadas del centro	1,000
Gastos de sobrestantes, peones, herramienta y material	30,000
Para reposiciones importantes de puentes por los mismos ingenieros	30,000
Suma	199,250

México 1º de Julio de 1863.—*J. N. Almonte.—Mariano Salas.—Juan*

B. Ormaechea.—El Subsecretario de Estado y del Despacho de Fomento, *José Salazar Ilarregui.*

Y para que llegue, etc.—México, Octubre 21 de 1863.—El Prefecto Político, *Manuel G. Aguirre.*—El Secretario general de la Prefectura, *José M. de Garay.*

Orden.—Setiembre 14 de 1864.

No están facultadas las prefecturas ni los ayuntamientos para conceder privilegios, permisos ni licencias para construir y explotar caminos de fierro.

S. M. el Emperador, en acuerdo de 3 del actual, datado en Irapuato y recibido hoy en esta Secretaría, se ha servido disponer, entre otras cosas, lo que sigue:

«Nuestra Secretaría de Fomento librará órden á las prefecturas políticas, declarando que ni ellas ni los ayuntamientos tienen facultades para conceder privilegios, permisos ni licencias acerca de la construccion y explotacion de caminos de fierro, sea cual fuere su extension ó el punto en que se pretenda establecerlos, pues únicamente deben limitarse á consultar sobre las proposiciones que se les hicieren.»

México, Setiembre 14 de 1864.—El encargado de la Secretaría de Fomento, *José María Ruiz.*

Circular.—Noviembre 15 de 1864.

Recuerdo de los artículos conducentes de las leyes de 7 y 25 de Julio de 1853, respecto de la construccion y reparacion de caminos.

Habiéndose dado algunos casos de que desentendiéndose de las prescripciones de la ley, y con perjuicio de los intereses de la nacion, se allanan algunos directores á pagar á los dueños de los materiales ó terrenos que se toman para las obras de los caminos, las cantidades exageradas que piden, cuyo proceder antipatriótico y punible es necesario reprimir en estos, así como recordar á aquellos la obligacion en que están

de velar por los intereses que se les han confiado, sujetándose á lo que las leyes determinan, las cuales, al consignar el respeto que se debe á la propiedad particular, marcan los casos en que es preciso ocuparla por causa de utilidad pública y manera justa de indemnizarla, este Ministerio juzga conveniente llamar la atencion de vd. hácia las prevenciones siguientes.

Los artículos conducentes de la ley de 25 de Julio de 1853, dicen:

«3º Conforme á los artículos 70 y 81 de la ley de 7 del actual, se declara que es urgente y pertenece á la servidumbre de utilidad pública el tomar todos los materiales precisos para la construccion y reparacion de los caminos, é igualmente los terrenos en que deban formarse casas para recaudar peajes, para depósitos ó estaciones, así como los necesarios para ampliar las carreteras.

«En consecuencia, se tomarán dichos materiales y terrenos en el acto que se necesiten; y si son de dominio particular, luego que esto se acredite por los dueños, con la presentacion de sus títulos á los mismos directores, procurarán estos tener un convenio con aquellos para pagarles lo que sea justo, previa la aprobacion del Ministerio de Fomento. El propietario que no convenga en la ocupacion ó en los precios, entablará despues su recurso ante el Supremo Gobierno, y este resolverá definitivamente, oyendo á la parte quejosa y al director respectivo.

«4º En el caso de abrir nuevos caminos ó variar la direccion de los actuales sobre tierras de particulares, que haya necesidad de destruir ó tomar edificios de estos, se obrará con arreglo á los artículos del 70 al 77 de la referida ley de 7 del actual, instruyendo el expediente la administracion general con los informes de los directores. Cuando se encuentren edificios, cercas ú otros obstáculos en los caminos, se obrará en los términos prevenidos en este artículo, quedando prohibido que se fabrique en la extension y latitud fijada á aquellos, bajo la pena de destruirse inmediatamente lo que se haga infringiendo esta prevencion. Las disposiciones contenidas en este artículo y en el anterior, se insertarán en los aranceles de peajes, para que estén á la vista en los puntos en que estos se cobren.»

Recomiendo á vd. la exacta observancia de estas disposiciones, advirtiéndole, que si por descuido ó condescendencia se pagan precios mayores de lo justo, será de su responsabilidad personal.

México, Noviembre 15 de 1864.—El Ministro de Fomento, *L. Robles.*

Circular.—Marzo 22 de 1865.

Aclaracion á la ley de 25 de Julio de 1853, sobre reparacion de vías públicas.

Ministerio de Fomento.—Seccion 4ª—Circular núm. 6.—México, Marzo 22 de 1865.—Para mejor inteligencia de la ley de 25 de Julio de 1853, y ofreciéndose continuamente graves dificultades entre los propietarios y los ingenieros de caminos, por los materiales que se toman para la reparacion de las vías públicas, á fin de evitar los abusos que se notan en este punto, en lo sucesivo se observarán las prevenciones siguientes:

1ª Todo propietario de una cantera, ya sea caliza ó de cualquiera otra roca, que tenga establecida con anterioridad una venta pública de los materiales que de ella extraiga, recibirá del ingeniero el pago de estos materiales al mismo precio que tenga para el público, ó menor, si así conviniere al propietario por un principio de patriotismo.

2ª Cuando los propietarios no tengan abiertas y establecidas sus canteras, ó se trate de piedras, cantos rodados ú otros materiales que les sean inútiles, no se les pagará ningun dinero, y se tomarán todos los mencionados materiales en el acto que se necesiten, puesto que la ocupacion de ellos es para los propietarios más bien un beneficio que un mal, y sirven para una obra de utilidad pública.

3ª Solamente se pagarán aquellos perjuicios que se causen en las propiedades, cuando en la extraccion del material sea inevitable pasar al traves de algunos campos cultivados, ó derribar algunos árboles, muros, cercas, etc., y este pago ó indemnizacion será siempre proporcionado al daño causado.

4ª Las mismas prevenciones se observarán respecto de los bosques.

5ª La infraccion de las presentes prevenciones y los abusos cometidos á su sombra, se castigarán con la destitucion de los ingenieros directores, si estos fueren los contraventores, y con multas ó demás penas á que haya lugar si los propietarios incurriesen en esa falta.

Es copia. México, Marzo 22 de 1865.—El Subsecretario del Ministerio de Fomento, (firmado) *Manuel Orozco.*

Se circuló á los directores de caminos.

Decreto.—Abril 10 de 1865.

Bases para organizar la direccion de caminos de fierro, puentes y calzadas.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

DECRETAMOS:

Entretanto se expiden los reglamentos correspondientes, servirán de bases las siguientes para organizar la direccion de puentes y calzadas, la de caminos de fierro, correos y telégrafos, y la de minas, haciendas de beneficio y demas obras mineras, como tambien para los ingenieros generales y departamentales, y para las juntas directivas ó inspectores de bosques y selvas.

De la Direccion de Puentes y calzadas.

Art. 1º Tiene á su cargo:

Dirigir los trabajos públicos que no estén encomendados á las otras direcciones;

La construccion, reparacion y cuidado de los caminos carreteros, calzadas, rios, puentes, canales y acueductos;

La de los edificios públicos que pertenecen al Estado ó que este construya;

La vigilancia sobre la aplicacion de las leyes y reglamentos referentes á estos ramos;

La formacion de la Carta general del Imperio;

Comunicar los datos estadísticos de los trabajos que tiene encomendados.

De la Direccion de los Ferrocarriles, Correos y Telégrafos.

Art. 2º Desempeña esta Direccion sus labores por medio de tres secciones, correspondientes á los tres ramos que tiene á su cargo.

I. Son atribuciones de la de caminos de fierro:

Hacer cumplir las leyes y reglamentos sobre administracion y vigilancia, tanto sobre los ferrocarriles que pertenezcan al Estado, como sobre los de particulares;

Examinar y dar parecer sobre las solicitudes que se dirijan al Gobierno para los que se intente establecer;

Los trabajos científicos y la formacion de planos;

Consultar sobre la asignacion de las tarifas y precios de trasporte y conduccion, y los términos en que se redacten los contratos ó privilegios;

La policía de los ferrocarriles bajo el punto de vista de la seguridad pública, la conservacion de la vía y del material;

La formacion de una Carta general de los caminos de fierro proyectados y de los que estén en obra, como tambien otra que abrace el proyecto general de enlace de las que deban comunicar los diversos Departamentos del Imperio. Ejecutar con este objeto los trabajos y estudios preparatorios que le designe el Gobierno.

II. A la seccion de correos está encomendado:

La organizacion de los trasportes por mar ó tierra, por correos ordinarios ó extraordinarios, de la correspondencia oficial;

La organizacion y administracion para el envío, recepcion y distribucion de la correspondencia del público;

La particular ó interior de las ciudades;

Hacer cumplir las leyes y reglamentos concernientes á su ramo.

III. La Direccion de minas tiene por atribuciones:

Hacer llevar á debido efecto las Ordenanzas de Minería y demas leyes á ella referentes;

Velar sobre la buena administracion y la economía de las riquezas

minerales, procurando que en su descubrimiento y laboreo guien los conocimientos científicos;

Informar sobre las denuncias de minas, formar los planos de las que se concedan y los de las que se hallen en laboreo;

Consultar á los explotadores;

Velar sobre los establecimientos metalúrgicos y sobre el estado de las maquinarias ú otros motores, bajo el punto de vista de la seguridad pública y privada;

Estudiar las localidades, tanto bajo el aspecto geológico, como minero, para levantar cartas geológicas y mineras, bajo un plan general y de conjunto, que permita apreciar y vulgarizar la importancia y riqueza de las numerosas vetas argentíferas del Imperio.

Art. 3º Un reglamento especial forma la planta de oficina de estas direcciones, las calidades que deban concurrir en sus empleados, los sueldos que disfruten y demas menudas obligaciones.

De los Ingenieros generales.

Art. 4º En los puntos principales del Imperio, donde tengan asiento los comisarios imperiales, se establecen ingenieros generales para presidir á los ingenieros departamentales y tener la direccion y vigilancia de las obras públicas de los Departamentos que les correspondan.

Art. 5º Son deberes suyos:

Recibir órdenes del Ministerio de Fomento, á que están sometidos, enviándole Memorias mensuales del estado de trabajos que tienen encomendados, sin perjuicio de las extraordinarias que sean necesarias;

Cuidar del buen estado y construccion de los caminos, puentes, canales, acueductos, edificios públicos, y en fin, de todas las obras que se hacen por órden y cuenta del erario, y que dirigen inmediatamente los ingenieros departamentales, de quienes recibirán mensualmente noticia del estado de sus obras;

Revisar y corregir los planos y cuentas que les presenten los ingenieros que les están subordinados;

Reunir en junta y presidir á los ingenieros departamentales que le corresponden, para discutir y combinar las obras públicas de enlace general de sus Departamentos, y convocar otros ingenieros generales para las obras comunes á los diversos grupos de Departamentos que tienen bajo su inspeccion;

Hacer de juez árbitro en los litigios ó diferencias que sobrevengan entre sus ingenieros departamentales;

Consultar gratuitamente sobre las obras de que pueda resultar utilidad pública, emprendidas por particulares;

Dar informe, como peritos, en los casos que se los pida la autoridad judicial, sin exigir retribucion alguna;

Visitar, á lo menos una vez al año, todos los Departamentos que les están asignados, elevando un informe general del estado en que se encuentren, al Ministerio de Fomento, con las indicaciones, propuestas y proyectos que juzguen conveniente iniciar;

Concluida la estacion de las lluvias, hacer que sus ingenieros departamentales recorran sus respectivas comarcas, haciendo que las reparaciones necesarias se efectúen en la estacion favorable;

En caso de inundaciones, temblores ú otros desastres, ocurrir al lugar en que hayan ocurrido, dictar las providencias oportunas y dar parte al Ministerio;

Formar en el mes de Noviembre de cada año el presupuesto pormenorizado de gastos del año entrante.

Los ingenieros generales son responsables ante el Gobierno, con sus bienes habidos y por haber, de las faltas que por impericia ó malversacion puedan resultar á su cargo.

De los Ingenieros departamentales.

Art. 6º En cada Departamento del Imperio existe un ingeniero departamental para dirigir y cuidar las obras públicas de su demarcacion, sujeto y dependiente del ingeniero general, y al que remite cada mes informe del estado de las labores que tiene bajo su cargo.

Art. 7º Sus principales obligaciones son:

Cuidar del buen estado y construccion de los caminos, puentes, canales, acueductos, edificios públicos y demas obras costeadas por órden y á cargo del erario;

Presentar con oportunidad al ingeniero general, para su exámen y aprobacion, los planos y presupuestos de todas las obras que deban emprenderse en los Departamentos donde sirven, sin cuyo requisito previo no pondrán mano en obra alguna, excepto en los casos de notoria necesidad, urgencia ó peligro;

Dar parte al ingeniero general de los casos en que sea menester el acuerdo ó cooperacion de los otros Departamentos que estén bajo su vigilancia ó fuera de ella, lo mismo que cuando ocurran diferencias con algunos de los ingenieros de los Departamentos limítrofes;

Extender informes gratuitos, tanto sobre las obras de utilidad pública emprendidas por particulares, como sobre los puntos que en calidad de peritos les consulten los tribunales;

Visitar, al menos una vez al año, todo su Departamento, formando una Memoria general, que en union de las propuestas y proyectos que juzgue conveniente presentar, elevará al ingeniero general;

Remitir igualmente á este una relacion del estado de los caminos y de las reparaciones que deban hacerse, despues de haber recorrido los caminos de su Departamento al acabar la estacion lluviosa;

En los casos de inundaciones, temblores y otros daños, acudir al momento al lugar de la catástrofe y dictar todas las medidas prudentes, dando aviso al ingeniero general;

Formar en el mes de Noviembre el presupuesto de gastos anuales para el año siguiente.

Los ingenieros departamentales son responsables, con todos sus bienes, ante el Gobierno, del buen manejo de los fondos que reciben y de la bondad de las obras que se confian á su pericia.

De las Juntas directivas y de los Inspectores de bosques y selvas.

Art. 8º Un decreto especial provee á la manera de conservar, aumentar y mejorar los bosques y selvas existentes, y de proceder al plantío de otras donde convenga, en bien de la agricultura, de la industria y de la salubridad. Establece juntas directivas en cada Departamento, y un cuerpo de inspectores para cuidar de la observancia de la Ordenanza de bosques y montes.

Art. 9º Son atribuciones principales de estas juntas:

Promover todo lo que convenga en su respectivo Departamento, sea para la conservacion del arbolado de sus selvas, sea para el plantío de las que convenga establecer;

Indicar la clase de árboles que más convenga plantar en cada localidad;

Proponer medios de explotar ventajosamente el corte de maderas y árboles en favor de los propietarios y del erario público.

Art. 10. Son atribuciones principales de los inspectores:

Facilitar al Gobierno y á las juntas directivas cuantas noticias y datos puedan adquirir para lograrse el mejor éxito y administracion del ramo en que se les emplea;

Vigilar sobre el cumplimiento de la Ordenanza de bosques y las otras disposiciones referentes que emanen del Gobierno Imperial;

Desempeñar las obligaciones comunes de su cargo y las particulares respectivas que se les recomiendan por la ley y reglamentos especiales.

Nuestro Ministro de Fomento queda encargado de la ejecucion del presente decreto.

Dado en el Palacio de Chapultepec, á 10 de Abril de 1865.—*Maximiliano.*—Por el Emperador, el Ministro de Fomento *Luis Robles.*

Decreto.—Mayo 15 de 1865.

Se concede permiso á D. E. de Courcillon para que establezca una compañía de trasportes de pasajeros, mercancías y correspondencia, bajo la denominacion de "Expreso del Imperio."

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Considerando que el establecimiento del Expreso del Imperio Mexicano solicitado por D. E. de Courcillon y arreglado por Nuestra Secretaría de Fomento, proporciona al público grandes ventajas, y deseando favorecerlo,

DECRETAMOS:

Art. 1º Se concede permiso á D. E. de Courcillon para que, de conformidad con la acta de asociacion que ha presentado en Nuestro Ministerio de Fomento, establezca en el territorio del Imperio, bajo la denominacion de «Expreso del Imperio Mexicano,» una compañía de trasportes de pasajeros, mercancías, correspondencia, etc.

Art. 2º Nuestro Gobierno, para proteger la expresada compañía, hará uso de sus trasportes para todos los efectos civiles y militares, siendo para los últimos conforme al contrato que el interesado celebre con Nuestra Secretaría de Guerra.

Art. 3º Como esta compañía no disfruta de privilegio, es libre para fijar las tarifas que le convengan; pero tiene la obligacion de no mudarlas sin avisar al público con un mes de anticipacion.

Art. 4º El trasporte de los efectos pertenecientes al Gobierno, ya sea al central ó de los Departamentos, lo hará con rebaja de diez por ciento del precio del público.

Art. 5º Se le permite tambien trasportar numerario, pero con la obligacion de pagar los derechos que señalen las leyes.

Art. 6º Tiene la compañía permiso de trasportar correspondencia, siempre que sea franqueada previamente, y solo en los términos que arreglará con Nuestra Secretaría de Fomento.

Art. 7º Los agentes de la compañía, tanto en México como en el ex-

tranjero, quedan autorizados como agentes oficiales de colonizacion del Gobierno Imperial, y sujetos en esto á las instrucciones y reglamentos que dé el Ministerio de Fomento, siendo nulos y de ningun valor los actos que no vayan conformes con esta prevencion.

Art. 8º Esta autorizacion no es forzosa ni para la compañía ni para el Gobierno, pudiendo cesar cuando se crea conveniente.

Art. 9º La presente concesion caduca y queda sin efecto, si á los seis meses no queda establecida de esta capital á un punto del Seno Mexino ó del Pacífico.

Art. 10. El material que la empresa introduzca para el servicio del Expreso, como son carruajes, caballos, guarniciones, instrumentos de agricultura, etc., será exento de todo derecho. El empresario presentará la factura á Nuestro Ministerio de Fomento, á fin de que se recaben las órdenes respectivas.

Art. 11. La compañía queda en todo sujeta á las leyes nacionales, y por ningun motivo ni pretexto podrán ella ni sus socios alegar derechos de extranjería, ni pedir indemnizacion de ninguna clase.

Dado en Jalapilla, á 15 de Mayo de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento.—En su ausencia, el Subsecretario *Manuel Orozco y Berra.*

Decreto.—Agosto 19 de 1865.

Se establece un Consejo Superior de Caminos y puentes del Imperio.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Considerando que la importancia de establecer buenas vías de comunicacion en el Imperio, necesita la creacion de un Consejo que reuna los ingenieros de notoria aptitud y luces,

DECRETAMOS:

Se establece un Consejo Superior de caminos y puentes del Imperio, que se compondrá por ahora de siete personas:

El director general de caminos y puentes.

Tres ingenieros civiles inspectores generales.

El gefe de la seccion científica del Ministerio de Fomento.

El gefe de la seccion de ingenieros militares del Ministerio de la Guerra.

El director de las aguas del Valle de México.

Este Consejo se reunirá lo menos dos veces al mes, y será presidido por Nuestro Ministro de Fomento, y en ausencia de este por quien lo sustituya en el despacho del Ministerio.

Las atribuciones del Consejo serán:

1ª Formar un reglamento para la organizacion de un cuerpo de ingenieros del Estado.

2ª Examinar y emitir dictámen sobre los proyectos, presupuestos y cuestiones de arte que le sean sometidos por Nuestro Ministro de Fomento ó por el director general de caminos y puentes.

3ª Dar su opinion sobre las cuestiones de contencioso-administrativo, relativas al ramo de caminos y puentes, que deban ventilarse ante Nuestro Consejo de Estado.

4ª Formar una cartilla de todos los materiales de construccion que se encuentran en el Imperio, en la que respecto á cada uno de ellos se exprese: Los lugares de extraccion, su precio medio en diversos Departamentos, su aspecto y propiedades físicas, composicion química y clasificacion botánica ó mineralógica, y su resistencia á los agentes naturales de la atmósfera y á las fuerzas distintas á que puede hallarse sometido. Para la formacion de esta cartilla, Mandamos que los individuos del Consejo ó sus colaboradores puedan hacer uso de los aparatos y laboratorios de los establecimientos imperiales de educacion, y exigir la cooperacion de los profesores competentes. Para la adquisicion de aparatos especiales y otros gastos que origine el desempeño de esta importante comision, consignamos por ahora la suma de cuatro mil pesos, de cuya inversion se dará cuenta pormenorizada al Ministerio de Fomento.

5ª Dirigir la publicacion trimestral de los *Anales de ingeniería civil del Imperio Mexicano*, que contengan Memorias y documentos relativos al arte de las construcciones y al servicio del ingeniero civil, las le-

yes, Ordenanzas y otras disposiciones concernientes al ramo de caminos y puentes, y reseña de las obras ejecutadas en el Imperio.

6ª Los tres consejeros inspectores generales practicarán visitas de inspeccion en los Departamentos que les designe Nuestro Ministro de Fomento, para inquirir el estado que guardan las obras encomendadas á la direccion general de puentes y caminos, y la conducta de los ingenieros y otros empleados del ramo.

Los individuos del Consejo que no disfruten otro sueldo de Gobierno, percibirán el de $4,000 anuales.

El tiempo dedicado á las inspecciones durará cada año á lo más tres meses, y los consejeros que en ellas se ocupen percibirán, además de su sueldo, una indemnizacion por gastos de viaje.

El secretario de la direccion general de caminos y puentes será al mismo tiempo secretario del Consejo Superior, y todos los trabajos de oficina serán desempeñados por los empleados de aquella direccion.

Los ingenieros civiles con sueldo del Estado que se hallen en la capital, podrán concurrir, conforme lo disponga el reglamento respectivo, á las sesiones del Consejo, teniendo en él voz consultiva.

Dado en México, á 19 de Agosto de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento.—En su ausencia, el Subsecretario *Manuel Orozco y Berra.*

Decreto.—Agosto 19 de 1865.

Atribuciones de la direccion de caminos y puentes del Imperio.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Atendiendo á que es preciso fijar para su mejor servicio los deberes de la direccion general de caminos y puentes del Imperio,

Hemos venido en decretar lo siguiente:

Art. 1º El director general de caminos y puentes del Imperio tiene á su cargo todo lo relativo á la construccion, reparacion, conservacion ó mejora de los caminos, ferrocarriles, puentes, viaductos, rios navega-

bles y flotables, diques, canales de navegacion ó de riego, corrientes de agua, desecamiento de lagunas y pantanos, y en general todas las obras que se ejecuten por ingenieros civiles pagados por el Estado.

Art. 2º Los ingenieros, agentes y otros individuos empleados en los diversos ramos enumerados, serán nombrados por Nuestro Ministro de Fomento, á propuesta del director general.

Art. 3º El director general hará cada año, de acuerdo con Nuestro Ministro de Fomento, la distribucion de la cantidad que Nos de antemano señalaremos para ser invertida en los diversos ramos que abraza la direccion, sometiendo al exámen del Consejo Superior de caminos y puentes, los proyectos y presupuestos de las obras cuyo costo deba pasar de veinte mil pesos.

Art. 4º El director general de caminos y puentes es inspector de todas las obras ejecutadas por empresas ó compañías subvencionadas por el Estado, y cuidará de que ellas se construyan en el tiempo estipulado y con todas las condiciones de comodidad y seguridad para el público. Para inspeccionar más detalladamente estas obras, podrá el director general proponer á Nuestro Ministro de Fomento personas que lo sustituyan.

Art. 5º El director general podrá entablar correspondencia directa con las autoridades y empleados superiores de la administracion en la capital ó los Departamentos, sobre asuntos puramente relativos á sus atribuciones.

Art. 6º Siempre que el director general tenga que hacer viajes para el desempeño de sus obligaciones, se le indemnizará por los gastos que en ellos erogue.

Art. 7º La planta de empleados de la oficina de la direccion general de caminos y puentes del Imperio, será la siguiente:

Un secretario con el sueldo anual de	$ 2,400
Un ingeniero con idem	2,400
Otro ingeniero	1,800
Un dibujante	960

Un gefe de contabilidad	2,000
Un tenedor de libros	960
Un escribiente	600
Un guarda-almacenes	720
Un mozo de oficio, conserje	360

Art. 8º Excepto el gefe de la contabilidad, ninguno de los empleados de la direccion tendrá señalado trabajo especial, y deberán ocuparse indistintamente en todos los trabajos que les encomiende el director general.

Art. 9º Para los gastos de oficina de la direccion general se consignan mil y quinientos pesos anuales, de cuya inversion se dará cuenta pormenorizada al Ministerio de Fomento.

Art. 10. El director general tendrá un sueldo anual de cinco mil pesos, modificándose en esto Nuestro decreto de 4 del corriente.

Art. 11. Queremos que el director general de caminos y puentes del Imperio tenga el rango y las consideraciones de Consejero de Estado.

Art. 12. Por el Ministerio de Fomento se darán las órdenes necesarias para que la nueva oficina de la direccion general de caminos y puentes quede instalada en un local cómodo, lo más pronto posible, entregándole por inventario los planos, proyectos, instrumentos, Memorias y cuanto más sea relativo al ramo de que se trata.

Dado en México, á 19 de Agosto de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el emperador, el Ministro de Fomento.—En su ausencia, el Subsecretario *Manuel Orozco y Berra.*

Decreto.—Octubre 2 de 1865.

Bases para la construccion de ferrocarriles y de los contratos relativos á ellos.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Considerando que para impulsar la construccion de ferrocarriles, es conveniente tener bases fijas en los contratos que se formen con las Compañías constructoras ó explotadoras:

Oidos Nuestros Consejos de Estado y de Ministros,

DECRETAMOS:

Art. 1º Toda concesion para construir ó explotar un ferrocarril, se obtendrá por un decreto de Nuestro Gobierno.

Art. 2º Las concesiones podrán hacerse mediante un convenio particular entre los empresarios y el Gobierno, ó por medio de remate público ó adjudicacion en concurrencia de postores.

Art. 3º Las concesiones se otorgarán con ó sin privilegio exclusivo. Cuando fuere conveniente concederlo, se dará por tiempo determinado, que no exceda de cincuenta años, y solo para que no se establezca otro camino á cierta distancia convenida del que se conceda.

Art. 4º Discrecionalmente se auxiliará á las empresas con algunas subvenciones en la forma que se creyere conveniente, procurándose que la entrega de dichas subvenciones sea posterior á la conclusion del camino, ó al menos, segun se vaya construyendo; de manera que siempre preceda la construccion á los abonos en dinero. Si esto no se pudiere conseguir, se pactará una garantía ó caucion bastante para la seguridad de la subvencion.

Art. 5º Nunca el Gobierno tomará sobre sí, por estas subvenciones, ninguna responsabilidad, ni prestará garantía alguna, aunque tenga intervencion como accionista, ó de cualquiera otra manera.

Art. 6º No se concederán exenciones de derechos para la introduccion de efectos que no estén exceptuados por los aranceles generales.

Art. 7º Se podrá auxiliar á las empresas con la concesion de los terrenos que pertenezcan al Estado y que se necesiten para la construccion de la vía y sus dependencias, sin exigirles indemnizacion alguna. Esta gracia durará mientras esté el camino en explotacion, recobrando el Estado su propiedad luego que el camino cese de estar en uso.

Art. 8º En cuanto á los terrenos y edificios de los particulares, los empresarios pedirán la expropiacion por causa de utilidad pública, y esta se hará con entera sujecion á la ley de la materia. Conforme á ella, y sin responsabilidad alguna del Gobierno, pagarán los empresarios la

indemnizacion correspondiente, no pudiendo expropiar más terrenos que los que realmente necesiten para el establecimiento de la vía y sus dependencias, y sin que los que por este medio adquieran puedan dedicarlos á otro uso.

Art. 9º Será obligácion de esta clase de empresas, trasportar sin estipendio alguno la correspondencia pública, los empleados del correo y los ingenieros del Estado en comision del servicio. Los demas empleados del Gobierno, tambien en servicio, tropas, trenes, equipajes, municiones, etc., serán trasportados por un precio convenido que no exceda de la mitad de la tarifa del público.

Art. 10º A todas las empresas se les fijará el término dentro del cual deban comenzar las obras y concluirlas, bajo pena de caducidad de la concesion y del privilegio, si lo obtuvieren; y además de una fuerte multa en la que incurrirán con proporcion á la parte del camino que no esté concluido en los plazos estipulados.

Art. 11º Las tarifas de trasporte se fijarán de acuerdo con el Gobierno, ó este designará su máximum.

Art. 12º Los concesionarios, las empresas que formen y todos sus dependientes, sin excepcion, sea cual fuere su nacionalidad, serán considerados como mexicanos en todo lo concerniente á las obligaciones, servicios y gravámenes que en cualquiera manera puedan afectar su propiedad; pues respecto de ellos y sus accidentes los adquirentes no tendrán otros, ní más derechos que los que tendria un mexicano.

Art. 13º Llegado el término de las concesiones, las obras y el material de explotacion serán propiedad de las empresas respectivas; pero cesarán de gozar de las exenciones de que disfrutaban, quedando en consecuencia sujetas á lo que las leyes dispongan acerca de la propiedad particular.

Art. 14º Solo en el caso de que así se pactare expresamente con el Gobierno, las obras dejarán de ser propiedad de la empresa constructora.

BASES GENERALES PARA LA FORMACION DE LOS CONTRATOS Y OBLIGACIONES.

1ª Los peticionarios deberán expresar con toda claridad la direccion general que ha de seguir la línea, señalando minuciosamente los puntos por donde ha de pasar.

2ª Se fijará un término proporcional á las distancias y las dificultades del terreno, para presentar á la aprobacion del Ministerio de Fomento el plano general y el perfil longitudinal de la vía por construir.

3ª Tambien se señalará un término para que los empresarios acrediten, á satisfaccion del Ministerio de Fomento, que cuentan con el capital necesario para la ejecucion de las obras.

4ª La falta de cumplimiento á cualquiera de las obligaciones contraidas en virtud de las anteriores bases, será suficiente para que el Gobierno declare haber caducado la concesion y se considere como no hecha; incurriendo además los concesionarios en la pérdida de una cantidad fijada de antemano, como caucion ó fianza.

5ª Se señalará igualmente otro término para que los concesionarios sometan á la aprobacion del Ministerio de Fomento los proyectos, detalles y presupuestos de todas las obras, ya sean de terracería, de mampostería, fierro ó madera que se tengan que ejecutar para el establecimiento de la vía y su explotacion. En el mismo término presentarán los empresarios los planos de los edificios y terrenos pertenecientes al Estado que tenga que cedérseles.

6ª Se marcará el ancho que deba tener la vía, y cuando el ferrocarril sea de dos, el ancho de la entrevía ó espacio que deberá quedar entre ellas.

7ª Los empresarios podrán expropiar desde luego el terreno que necesiten para establecer dos vías; pero si no establecen inmediatamente más que una, el terreno expropiado nunca podrá dedicarse á otro uso.

8ª El Ministerio de Fomento podrá hacer á los planos, perfiles y proyectos que se presenten á su aprobacion, las modificaciones que juzgue

convenientes, con tal de que no se opongan al tenor de la concesion. Si los concesionarios no estuvieren conformes con las variaciones, caducará la concesion; mas en el caso de que las variaciones les parecieren opuestas á su contrato, podrán entablar el recurso de contencioso-administrativo.

9ª Los concesionarios deberán depositar en el Ministerio de Fomento un duplicado de los planos y proyectos de todas las obras de arte ó terracería, aprobadas por el Ministerio, con las modificaciones estipuladas, y se exigirá que las obras se ejecuten con total arreglo á los planos y proyectos.

10ª La construccion de las obras no deberá interrumpir la corriente de las aguas, ni el paso libre de los caminos, y si hay daño de tercero, deberá ser precisamente indemnizado por los concesionarios.

11ª Los ferrocarriles tendrán, en los lugares convenientes, fosos ó cercados, y los guardas necesarios, tomándose todas las precauciones conducentes á que la explotacion y conservacion se hagan sin peligro del público. Cualquier perjuicio ó desgracia que dimane de la explotacion, será indemnizado por los concesionarios.

12ª Un ferrocarril no podrá cruzar un camino carretero, sino pasando por encima ó por debajo de él, á menos que se encuentren obstáculos locales que exijan un cruzamiento á nivel.

Los caminos vecinales, rurales y particulares, podrán ser cruzados á nivel.

13ª Cuando fuere necesario desviar un camino carretero existente, la inclinacion de las pendientes ó rampas en la nueva direccion que se les dé, no podrá exceder de cinco centímetros por metro.

Estos cambios no podrán efectuarse sin la anuencia del Ministerio de Fomento.

14ª Los propietarios de un ferrocarril tendrán obligacion de restablecer y de asegurar el libre curso de las aguas que se hubiere entorpecido ó modificado por efecto de sus trabajos; y los acueductos que con este objeto construyan en los caminos carreteros, serán precisamente de fierro ó de mampostería.

15ª Los propietarios de un ferrocarril adoptarán todas las medidas y harán los gastos necesarios, para que durante la ejecucion de sus trabajos, el tránsito quede siempre expedito en los puntos de los caminos de cualquiera clase que tengan que cruzar, y la circulacion no podrá desviarse provisionalmente del camino existente, sino dando aviso anticipado al ingeniero del Estado, encargado de él, y cuando dicho ingeniero se haya cerciorado de que el camino provisional no presenta inconvenientes para el tránsito.

16ª Cuando un ferrocarril tenga que atravesar un rio, un canal ú otra corriente de agua, el Gobierno, en cada caso y segun las circunstancias locales, fijará la altura que el puente deberá tener sobre el nivel de las aguas. Durante la construccion de las obras, los propietarios del ferrocarril adoptarán todas las medidas y harán los gastos necesarios, para que ni el curso de las aguas, ni la navegacion, donde la hubiere, sean interrumpidos.

17ª Los materiales que se empleen en la construccion, serán de buena calidad y sin defectos que puedan comprometer la seguridad de los pasajeros. El peso de los carriles se fijará por metro de longitud.

18ª Antes de que algun tramo de ferrocarril pueda abrirse al servicio público, los concesionarios deberán sujetar á la aprobacion del Ministerio:

I. Un reglamento de órden y policía para la explotacion.

II. Las tarifas pormenorizadas que deban regir.

19ª La Compañía tendrá el deber de poner á disposicion del público cuantos wagones se necesiten para el tráfico de pasajeros y mercancías, no pudiendo expender mayor número de boletos de pasaje de cada clase, que el de los asientos que tengan los wagones respectivos de cada tren.

20ª Todas las líneas quedan sujetas á las leyes y reglamentos de órden y policía que existen ó se dieren en lo sucesivo.

21ª Los concesionarios tienen obligacion de conservar, tanto la vía como el material de explotacion, en perfecto estado de servicio. Si faltaren á esta obligacion despues del segundo requerimiento, el Minis-

terio de Fomento mandará reponer lo que sea necesario, cobrándolo despues á los concesionarios con un recargo de 50 por 100.

22ª Si los empresarios, durante el término de la concesion, suspendieren la explotacion de una parte ó del todo de la línea, el Ministerio podrá tomarla desde luego, sin que aquellos tengan derecho á pedir cosa alguna por la vía y su material; lo único que se les concede es, percibir la mitad de los productos líquidos, si los hubiere.

23ª Si manifestaren la resolucion de volver á tomar por su cuenta la línea, se les devolverá, pero pagando las pérdidas si las hubiere habido. Despues de dos faltas de esta clase, el privilegio se declarará caduco.

24ª Los empleados, tanto en la construccion como en la explotacion, serán nombrados por los concesionarios, quienes se hacen responsables de las penas pecuniarias en que aquellos incurran por la infraccion del contrato y de los reglamentos. Los empleados de policía los propondrá la Compañía, y serán aprobados por el Ministerio.

25ª El Ministerio vigilará, así los trabajos de construccion como los de seguridad de las vías. Siempre que quiera puede mandar reconocer el camino, sus dependencias ó el material.

Si durante la ejecucion, ó aun despues de acabada, se reconoce que alguna de las obras es defectuosa ó débil, el Gobierno podrá mandarla demoler ó reparar á su satisfaccion.

26ª El Gobierno podrá prohibir la construccion de toda obra nueva que se considere perjudicial, ó que estorbe los caminos ó la corriente de las aguas.

27ª Cuando el Gobierno necesite trenes extraordinarios, la Compañía tiene obligacion de darlos, y le serán pagados por el precio de tarifa.

28ª Toda empresa de ferrocarril tiene facultad para poner á lo largo de la vía un hilo telegráfico, que sirva única y exclusivamente para las necesidades del camino, y sin que pueda ser empleado para trasmitir despachos particulares. El Gobierno tendrá la facultad de usar de este telégrafo en casos urgentes, y si lo juzgare oportuno, podrá poner un hilo sobre los postes de la Compañía, sin que esta pueda pedir indemnizacion de ninguna clase.

29ª Los agentes de los concesionarios tendrán obligacion de cuidar los hilos, y en general todo lo que pertenezca al telégrafo del Gobierno, como si fuese de la Compañía misma, avisando á los empleados del Gobierno de los accidentes que ocurran, y reparando los que estén á su alcance, como rupturas de hilos, caidas de postes, etc., recibiendo por ello el justo precio.

30ª Los concesionarios tendrán obligacion de proporcionar en todos los puntos del camino que se les designe, locales suficientes para hacer el servicio de la Aduana, sujetándose en esto á los reglamentos y disposiciones del Gobierno.

31ª Caso de que el Gobierno autorice la construccion de ferrocarriles, caminos ó canales, que atraviesen otra vía, el concesionario no podrá impedir el cruzamiento, ni reclamar indemnizacion, sino por el aumento de gastos que esto le ocasione, siendo de cuenta de la nueva Compañía agraciada, hacer los gastos necesarios, poner los guardas y las barreras suficientes.

Siempre que dos vías se crucen, será obligacion de los empresarios el combinar la explotacion de manera que en el cruzamiento no resulten accidentes.

32ª Ninguna reclamacion será oida por el Gobierno, si no es que se haga por escrito, fijando claramente el hecho al que dé motivo, y dentro de un mes improrogable despues de acontecido.

33ª Los concesionarios quedan obligados á las estipulaciones acordadas en este decreto, por solo el hecho de cumplirse las fechas fijadas, sin que haya necesidad de órden ó requerimiento.

34ª Los concesionarios establecerán un despacho en la capital del Imperio, adonde se les dirigirán las comunicaciones ó requerimientos, sin que nunca pueda alegarse la falta de recibo para no cumplirlos, siempre que se haga constar la entrega de ellos en el despacho.

35ª Las Compañías están obligadas por la concesion que se les otorga, y se entiende que ejecutan las obras por su plena voluntad, á su cuenta y riesgo y sin responsabilidad alguna del Estado.

36ª Los concesionarios aceptan como suyas las estipulaciones conve-

nidas; declaran haber hecho y comprobado á su satisfaccion los cálculos y medidas, y haber reconocido la realidad de los hechos que se asientan como base; en consecuencia, el Gobierno en ningun caso podrá ser responsable de los errores ó faltas de los proyectos ó planos.

37ª Cuando en las excavaciones se descubran antigüedades, objetos de arte, de numismática, petrificaciones ó tesoros, estos objetos pertenecerán al Gobierno; pero las aguas minerales y metales ó sustancias que son denunciables, serán propiedad de la Compañía en la forma que lo determinan las leyes de la materia.

Dado en México, á 2 de Octubre de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento *Luis Robles Pezuela.*

Noviembre 27 de 1865.

Carta del Emperador al Ministro de Fomento, sobre un plan general de trabajos públicos.

Mi querido Ministro Robles:

Como vd. sabe, me ocupo ha ya mucho tiempo en un plan general de trabajos de mejoras para el país. Estos trabajos se refieren á caminos carreteros, canalizacion de rios, ferrocarriles, telégrafos, mejoras de los puertos más importantes, fomento de las minas decaidas y desarrollo de nuevas minas en los diferentes Departamentos del país. Todos estos trabajos, que deberian ser hechos en los años entrantes, deberian naturalmente combinarse, para el engrandecimiento y enriquecimiento del país y de la nacion.

Para hacer la obra completa se debe añadir á este plan la colonizacion de todos los puntos aptos que ofrece Nuestro suelo.

Para adelantar este proyecto combinado, vd. me ha enviado algunos mapas con sus Memorias relativas muy útiles. Pero todo esto es, hasta ahora, teoría; para poder llegar un dia á la práctica, es necesario poder contar con cuantiosas sumas. No Me parece imposible, desarrollando bien el plan, y demostrando matemáticamente los grandes provechos

que resultarán de él, poder conseguir un grande préstamo *ad hoc*, basado sobre las mismas cuantiosas ventajas que van á traer estos trabajos.

Para elaborar el plan en todos sus dictámenes; para fijar aproximativamente las sumas necesarias, y para echar las bases del préstamo debido, es menester dividir el trabajo en diversos grupos generales, los cuales podrian ser:

1º Caminos carreteros, puentes, canalizacion.

2º Ferrocarriles.

3º Telégrafos.

4º Trabajos de los puertos.

5º Minas.

6º Colonizacion.

Cada grupo deberia ser representado por una persona inteligente y del ramo, las cuales, juntas en comision, y bajo la presidencia de vd., formarian el doble trabajo del proyecto general con sus costos y el del plan del préstamo.

Las personas para cada grupo podrian ser: para caminos, puentes, etc., D. Santiago Mendez; para ferrocarriles, el ingeniero Lloyds; para telégrafos, algun empleado del ramo que conozca bien el servicio y los gastos de él; para los trabajos de los puertos el Subsecretario de Marina; para minas el Sr. D. Marcelino Rocha, y para colonizacion el Señor Maury.

Vd. me dará cuenta de las medidas que tomare en este asunto.

Su afectísimo, *Maximiliano.*—Alcázar de Chapultepec, Noviembre 27 de 1865.

Decreto.—Diciembre 7 de 1865.

Se ordena que el cargo de vocal del Consejo Superior de caminos y puentes sea puramente honorífico.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Oido Nuestro Ministro de Fomento,

DECRETAMOS:

Art. 1º El cargo de vocal del Consejo Superior de caminos y puentes es puramente honorífico.

Art. 2º Los inspectores generales de caminos, cuando se encuentren en la capital del Imperio, formarán parte del Consejo Superior, asistiendo á las sesiones con voz y voto.

Dado en México, á 7 de Diciembre de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Luis Robles Pezuela.*

Decreto.—Agosto 27 de 1866.

Se formará una compañía con el objeto de construir y explotar ferrocarriles en varios Departamentos.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Oido Nuestro Consejo de Ministros,

DECRETAMOS:

Art. 1º Se formará, bajo la proteccion del Gobierno, una compañía anónima denominada «Compañía Imperial Mexicana,» la que tiene por objeto construir y explotar ferrocarriles en los Departamentos de Querétaro, Guanajuato, Aguascalientes, San Luis Potosí, Zacatecas, Nayarit, Jalisco, Michoacán y Matehuala.

Art. 2º El capital social se fija por ahora en veinte millones de pesos, divididos en doscientas mil acciones de á cien pesos cada una, pudiéndose aumentar si fuere conveniente.

Art. 3º Para proporcionarse estos fondos se establecen en los mencionados Departamentos las contribuciones siguientes:

I. Uno por ciento sobre el valor de la plata y el oro que produzca el Departamento.

II. Dos al millar anual sobre el valor de las fincas rústicas y urbanas del Departamento.

III. Uno por ciento sobre el valor de los efectos, tanto nacionales como extranjeros, que se introduzcan en el Departamento.

Art. 4º Las oficinas recaudadoras respectivas percibirán estos impuestos; entregarán su monto, sin deduccion alguna, á los tesoreros de la compañía, y darán á los causantes un documento ó boleta provisional para que los cambien por acciones de la compañía.

La contribucion comenzará á causarse el dia 1º del próximo mes de Setiembre.

Art. 5º Los ferrocarriles que construya la compañía serán para traccion animal ó de vapor, segun convenga á la misma compañía, gozando privilegio por treinta años para cada línea, contados desde el dia en que se aprueben los planos, y pudiendo establecer las vías férreas sobre los caminos comunes; ocupar grátis los terrenos nacionales; expropiar los de los particulares, indemnizando á los dueños; erigir nuevas poblaciones, con aprobacion del Gobierno; y usar para la navegacion los rios ó lagos que puedan aprovechar, quedando exceptuados de todo derecho nacional, municipal y de peajes, los wagones, locomotivas, carros de toda especie, arneses, herramientas, enseres y materiales de construccion que emplee, por el término de diez años.

Art. 6º La compañía queda en todo sujeta á las prevenciones de la ley general de ferrocarriles de 2 de Octubre de 1865, y á las que se dieren en lo sucesivo, en la parte que no pugnen con este decreto.

Art. 7º Nuestro Comisario Imperial de la 3ª division, D. Luis Robles Pezuela, formará y presentará á Nuestra aprobacion, por conducto de Nuestro Ministro de Fomento, un reglamento que circunstanciadamente prescriba las atribuciones y facultades de la junta directiva, los derechos de los accionistas y las obligaciones de la compañía.

Dado en Chapultepec, á 27 de Agosto de 1866.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Gobernacion, encargado de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Gobernacion, encargado de Fomento, *José Salazar Ilarregui.*

Noviembre 2 de 1866.

Reglamento de ferrocarriles del interior. (Se refiere al decreto de 27 de Agosto último.)

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Aprobamos el siguiente reglamento que Nuestro Comisario Imperial de la 3ª division ha formado, designando las atribuciones de la junta directiva, los derechos de los accionistas y las obligaciones de la «Compañía Imperial Mexicana,» creada por Nuestro decreto de 27 de Agosto del presente año.

Dado en Orizaba, á 2 de Noviembre de 1866.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Joaquin de Mier y Terán.*

REGLAMENTO á que se refiere el art. 7º del decreto de 27 de Agosto último, relativo á la formacion de una Compañía Imperial Mexicana de ferrocarriles del Interior.

ADMINISTRACION.

Art. 1º La «Compañía Imperial Mexicana» será administrada por una junta directiva, compuesta de un presidente y cuatro vocales, de los que uno desempeñará el cargo de tesorero y otro el de secretario.

Art. 2º Por esta sola vez el nombramiento de la junta directiva se hará por el Ministerio de Fomento, con aprobacion de S. M., y funcionará durante dos años.

Art. 3º Pasado este término, la eleccion se hará por la junta general de accionistas, citada por la directiva con la debida anticipacion.

Art. 4º Son facultades de la junta directiva:

I. Representar á la compañía y hacer á su nombre todos los contratos.

II. Nombrar y remover á los ingenieros y demas empleados, así como señalarles sus honorarios.

III. Resolver los asuntos y negocios de la compañía, y cuando los crea graves, citar por los periódicos una junta general, exponiendo claramente el objeto, para que los socios ausentes puedan dar su voto por escrito.

Los accionistas ausentes que no hagan esta manifestacion, se entenderá que votan con la mayoría absoluta de votos.

Art. 5º Son deberes de la junta directiva:

I. Hacer que se cumpla fielmente con el decreto de fundacion, con este reglamento, con las disposiciones del Gobierno y con los acuerdos de la junta general de accionistas, aprobados por el mismo Gobierno.

II. Formar por esta vez, y á más tardar en el término de dos meses, los estatutos de la compañía.

III. Rendir cada seis meses á la junta general de accionistas cuenta justificada de los ingresos y egresos que haya habido.

IV. Publicar cada tres meses un informe razonado sobre el movimiento de fondos, trabajos ejecutados y emprendidos, y demas asuntos que hayan ocurrido y sirvan para dar á los accionistas una idea clara del estado del negocio.

V. Citar á junta general de accionistas al fin de cada año, así como á las demas juntas generales que crea conveniente, ó cuando lo pidan más de tres mil acciones.

VI. Consultar al Ministerio de Fomento todo lo dudoso, así como tambien las reformas que la experiencia indique.

Para obtener la brevedad necesaria, todo lo administrativo será del cargo del presidente de la junta, pudiendo firmar las órdenes y correspondencia, con acuerdo de los vocales. En las faltas accidentales del presidente, lo sustituirá uno de los vocales que el mismo presidente designe.

OBLIGACIONES DE LA COMPAÑÍA.

Art. 6º Invertir cuanto se recaude de las contribuciones y accionistas voluntarios, en su objeto, sin distraerlo en extraños, siendo caso de responsabilidad, personal ó pecuniaria, la falta de exacto cumplimiento á esta prescripcion.

Art. 7º Construir las líneas siguientes:

De San Juan del Rio á Querétaro, Aguascalientes y Zacatecas.

De San Juan del Rio á San Luis Potosí.

De Irapuato á Pénjamo, la Piedad, Guadalajara y alguno de los puertos del Pacífico que sea más á propósito, segun lo indiquen los reconocimientos que se practiquen.

De Celaya, por Acámbaro, á Morelia.

Art. 8º De estas líneas principales se desprenderán los ramales que convenga establecer, pidiendo antes la aprobacion del Ministerio de Fomento.

Art. 9º La primera línea que se construirá será de Querétaro por Celaya, Salamanca, Silao, á Guanajuato y Leon, por estar hechos los reconocimientos, por la facilidad del terreno y por atravesar muchas poblaciones importantes.

Art. 10. Terminada esta línea se hará el tramo de San Juan del Rio á Querétaro, y despues se consultará á la junta general de accionistas las que deban seguirse.

Art. 11. Poner en explotacion los tramos á medida que vayan estando terminados.

DE LOS ACCIONISTAS.

Art. 12. Los accionistas, como socios de la empresa, tienen todos los derechos que les son anexos, y pueden en consecuencia ver las cuentas, pedir á la direccion informes, hacer observaciones, así como tambien pedir la reunion de una junta general, reuniendo para ello más de tres mil acciones.

Art. 13. Las juntas generales se reunirán en el lugar en que está ra-

dicada la directiva, concurriendo á ella los socios que gusten, y votando los demas por escrito: cada accion se contará por un voto.

Art. 14. Los que quieran tomar voluntariamente acciones en esta empresa, deberán exhibir su valor en cinco exhibiciones por semestres, contándose para ello el fin de Diciembre y el de Junio de cada año, para que haya regularidad; pero el que quiera dar toda la cantidad es libre para hacerlo.

Art. 15. Desde el momento que un accionista voluntario pague la primera exhibicion se le entregará un bono ó accion, y entrará en la plenitud de los derechos, como si hubiera pagado todo, relativamente á la facultad de votar y demas prerogativas otorgadas á los accionistas, con excepcion de lo que se refiera á percepciones, que serán en todo caso en proporcion de las exhibiciones hechas.

Art. 16. Si al terminar los meses de Enero á Julio hubiere algunos accionistas voluntarios que no hubieren enterado sus correspondientes cuotas, por el mismo hecho perderán á favor de los consocios las exhibiciones hechas; y los accionistas contribuyentes que pasados treinta dias no hayan cambiado sus boletas provisionales por acciones, sin embargo de representar dichas boletas el valor de cien pesos, tambien perderán todo derecho en favor de sus consocios. Los treinta dias se contarán desde la fecha en que esté expedida la última boleta.

Art. 17. En 31 de Diciembre de 1868 se hará una liquidacion de las acciones existentes hasta entonces, y lo mismo se verificará cada fin de año.

Art. 18. Entre los accionistas de cada año se repartirá el producto de la explotacion del siguiente; esto es, á las acciones del año de 1868 les corresponde el producto del de 1869, y así sucesivamente.

Como el Gobierno toma esta empresa bajo su proteccion, irá poco á poco haciendo en su favor cuanto le sea posible y las circunstancias vayan indicando.

México, Noviembre 2 de 1866.—El Ministro de Fomento, *J. Mier y Terán.*

Es copia.—El Subsecretario de Fomento, *Francisco Jimenez.*

Circular.—Noviembre 22 de 1866.

Sobre observancia del reglamento de ferrocarriles.

Seccion 3ª—México, Noviembre 22 de 1866.—Habiéndose hecho varios comentarios por la prensa de esta capital sobre la causa de las desgracias y desórdenes que frecuentemente acaecen en el ferrocarril que recorre la vía de San Angel, fijándose como el orígen del mal el no haberse observado estrictamente un buen reglamento de policía, á efecto de evitarlos, dispone el Gobierno de S. M. que se recomiende á esa prefectura una sobrevigilancia suma respecto de este ramo importantísimo de policía, acerca del cual, si bien nada nuevo hay que reglamentar, es preciso hacer que se lleven á efecto las disposiciones relativas del reglamento de ferrocarriles que últimamente se ha mandado rija en este particular.

Lo comunico á V. S. para su inteligencia y cumplimiento, en el concepto de que ya se hace la prevencion correspondiente á la direccion de policía.—Por el Ministro de Gobernacion, el Subsecretario *Antonio M. Vizcaino.*—Sr. Prefecto del Departamento del Valle.

Decreto.—Diciembre 7 de 1867.

Disposiciones relativas á la seguridad, policía, uso y conservacion de los caminos de fierro.

El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

Que en uso de las facultades de que me hallo investido, he tenido á bien expedir el siguiente reglamento:

Art. 1º Siendo un deber del Gobierno dictar las medidas necesarias para la seguridad, policía, uso y conservacion de los caminos de fierro,

los que ya están construidos ó que en lo sucesivo se construyeren, se sujetarán á las disposiciones siguientes.

Art. 2º El trazo de los caminos de fierro no se hará sobre los caminos públicos, si no es en casos excepcionales y bajo las condiciones que tuviere á bien disponer el Gobierno.

Art. 3º En los puntos en que un ferrocarril atraviese el camino comun al mismo nivel, se establecerán barreras que estarán al cuidado de sus respectivos guardas.

Art. 4º Se conservarán siempre en buen estado el ferrocarril y sus dependencias, poniendo para su buen servicio y vigilancia el número de guardas necesario.

Art. 5º Se establecerán muelles en donde convenga tenerlos, y estaciones cómodas y decentes en todos los puntos de embarcadero. Las estaciones serán iluminadas en la noche, hasta que haya pasado el último tren.

Art. 6º Las locomotivas se colocarán siempre á la cabeza de los trenes.

Art. 7º En los convoyes que conduzcan viajeros, no se admitirá ninguna materia que pueda dar lugar á explosiones ó á incendios.

Art. 8º Los conductores guarda-frenos se pondrán en comunicacion con el maquinista para dar, en caso de accidente, la señal de alarma, empleando para ello los medios convencionales adoptados para tal objeto.

Art. 9º Cada locomotiva tendrá un reloj para la exactitud en el servicio de los ferrocarriles.

Art. 10. Antes de la partida del tren, el maquinista se asegurará que todas las partes de la locomotiva y del tender ó carro de alijo para combustible y agua, se hallan en buen estado, y de que funciona bien el freno de este tender. La misma verificacion se hará por los conductores guarda-frenos, en lo que respecta á los carruajes y á los frenos de estos carruajes.

Art. 11. Ningun convoy deberá partir de una estacion antes de la hora designada por el reglamento respectivo.

Art. 12. En los puntos en que el maquinista no pueda ver bien á una

distancia suficiente, se pondrán señales que le adviertan los pasos difíciles, á fin de que luego que las perciba disminuya el movimiento del tren.

Art. 13. Los trenes no podrán detenerse sino en los lugares de estacion designados para el servicio de los viajeros ó de las mercancías, á no ser el caso de un accidente, de fuerza mayor ó de reparacion de la línea.

Art. 14. Los ferrocarriles deberán tener un telégrafo para su servicio.

Art. 15. Se colocarán á lo largo del camino durante el dia y la noche, tanto para conservarlo como para la vigilancia de la vía, los guardas de que habla el art. 4º, para asegurar el libre curso de los trenes y la trasmision de las señales, de las que deberán estar provistos para anunciar, sea de dia ó de noche, si la vía está libre y en buen estado, si el maquinista debe disminuir el movimiento ó si debe detener inmediatamente el tren.

Art. 16. En el caso de que un tren ó una máquina aislada se detenga sobre la vía por causa de accidente, se hará la señal de detencion á la distancia de quinientos metros, antes del punto en que haya acontecido.

Art. 17. En la aproximacion de las estaciones, de los pasos á nivel, de las curvas y de los subterráneos, el maquinista hará sonar el silbato de vapor para advertir que se acerca el tren. Lo mismo se practicará siempre que la vía no parezca completamente libre.

Art. 18. Ninguna persona que no sea el maquinista ó el atizador podrá subir en la locomotiva ó en el tender.

Art. 19. Las empresas de ferrocarriles tienen obligacion de efectuar con cuidado y exactitud los trasportes de mercancías, bestias y objetos de toda clase que les sean confiados.

Art. 20. Siempre que suceda un accidente en un ferrocarril, sea por descuido de los empleados de él, mala construccion del camino ó por infraccion de las prevenciones contenidas en este reglamento, se hará efectiva la responsabilidad de la empresa, para lo cual se procederá á hacer la debida averiguacion por el juez respectivo, á fin de que, segun

el resultado que ella diere, se aplique al responsable la pena correspondiente, que podrá ser pecuniaria ó corporal, segun las circunstancias del hecho.

Art. 21. Las compañías de ferrocarriles están obligadas á someter á la aprobacion del Gobierno las tarifas y los reglamentos que formen para el servicio y explotacion de los caminos de fierro.

Art. 22. Los que echaren sobre la vía férrea piedras ú otros objetos cualesquiera que sean, que puedan producir descarrilamientos ú otro accidente; los que robaren rieles, los clavos con que están asegurados ó cualesquiera otros de los objetos colocados en la vía para darle seguridad; y los que desvíen los rieles, quiten los durmientes ó causen algun otro daño en la vía férrea, por el que se comprometa la seguridad de los pasajeros, serán consignados al juez competente, para que se les juzgue y castigue segun las circunstancias y gravedad del delito.

Art. 23. Ningun trabajo podrá emprenderse para el establecimiento de caminos de fierro y de sus dependencias, sin la previa autorizacion del Gobierno general. Los proyectos de todos los trabajos que se han de ejecutar se presentarán por duplicado al Ministerio de Fomento, para obtener su aprobacion: uno de estos ejemplares se devolverá á la Compañía con el visto bueno del Ministro. Antes de la ejecucion como durante ella, la Compañía tendrá la facultad de proponer á los proyectos aprobados las modificaciones que estime útiles; pero estas modificaciones no se llevarán á efecto, sino mediante la aprobacion del Gobierno.

Art. 24. El tramo y el perfil de un proyecto de vía férrea comprenderá:

I. Un plano general con escala de $\frac{1}{10,000}$

II. Un perfil longitudinal con escala de $\frac{1}{5,000}$ para las longitudes, y de $\frac{1}{1,000}$ para las alturas. Debajo de este perfil se indicará, por medio de tres líneas horizontales dispuestas al efecto, lo siguiente:

Las distancias kilométricas del camino de fierro, contadas desde su orígen.

La longitud é inclinacion de cada pendiente ó rampa.

El radio correspondiente á cada una de las curvas del trazo.

III. Los perfiles trasversales en las curvas de la vía.

Art. 25. El ancho de la vía entre los bordes interiores de los rieles, deberá ser de un metro cuarenta y cinco centímetros ($1^{m}45$). En donde hubiere dos vías, el ancho de la entrevía, medida entre los bordes exteriores de los rieles, será de dos metros ($2^{m}00$).

Art. 26. El ancho de las partes comprendidas de cada lado entre el borde exterior del riel y la arista superior del terraplen será de un metro ($1^{m}00$) por lo menos.

Art. 27. Se dejará al pié de cada talud del terraplen, una banqueta de cincuenta centímetros ($0^{m}50$) de ancho.

Art. 28. La Compañía establecerá á lo largo del camino de fierro, los fosos ó alcantarillas que se consideren necesarios para que reciban las aguas del camino.

Art. 29. El radio mínimum de las curvas será de 100 metros.

Art. 30. El máximum de inclinacion en las pendientes y rampas será de tres por ciento.

Art. 31. No se permitirá que se ponga al servicio público sino despues de haberse embalastrado el tramo, quedando los travesaños cubiertos en toda su extension.

Art. 32. Tampoco se permitirán antes de haberse puesto á prueba, los puentes, viaductos y alcantarillas.

Art. 33. La Compañía no empleará en la ejecucion de las obras, sino materiales de buena calidad, debiendo conformarse á todas las reglas del arte, para tener una construccion perfectamente sólida.

Art. 34. A medida que los trabajos se terminen en tramos del ferrocarril, susceptibles de ponerse útilmente al uso público, la Compañía dará parte al Gobierno, quien despues del reconocimiento que mande practicar, concederá ó negará el permiso para que se pongan los tramos en explotacion.

Art. 35. Las empresas de ferrocarriles presentarán al Ministerio de Fomento en el mes de Enero de cada año, un informe que contenga las noticias siguientes:

1ª Los nombres de los accionistas y lugar de su residencia, hasta donde sea posible inquirirlo.

2ª Los nombres y residencia de los directores y demas empleados de la Compañía.

3ª El importe del capital suscrito y la cantidad que se hubiere pagado.

4ª El importe de lo que el Gobierno mexicano hubiere dado como subvencion á la empresa.

5ª Una descripcion de la vía construida, obras de arte que se hayan ejecutado, estado que guarda, y el costo que haya tenido.

6ª Informe de lo recibido por pasajeros en la vía.

7ª Informe de lo recibido por carga en la misma.

8ª Informe de los gastos de la Compañía.

9ª Informe de la deuda de la Compañía, expresando la clase de ella.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio Nacional de México, á 7 de Diciembre de 1867.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Diciembre 7 de 1867.—*Balcárcel.*

Junio 20 de 1868.

Reglamento de ferrocarriles.

En virtud del art. 3º de la ley de 23 de Mayo del presente año, esta Secretaría ha formado el siguiente reglamento, que se ha servido aprobar el C. Presidente de la República, para que se sujete á él la empresa del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa.

Art. 1º Antes que D. Ramon Zangróniz proceda á la construccion del

camino de que es concesionario, presentará al Ministerio de Fomento los planos y perfiles de que habla el art. 23 del reglamento de 7 de Diciembre de 1867, para los fines que en él se expresan. Si al verificar el exámen de los proyectos presentados, hubiere algunas rectificaciones que hacer, el Gobierno nombrará un ingeniero expensado por la empresa, para que practique las operaciones necesarias en los puntos que al efecto se le demarquen.

Art. 2º Los dibujantes del proyecto se sujetarán á las reglas especificadas en el art. 24 del mismo reglamento, y para la construccion del camino se observarán las prevenciones contenidas en los artículos del 25 al 30 inclusive.

Art. 3º Luego que esté concluido alguno de los tramos á que se refiere el art. 4º del decreto de 23 de Mayo último, D. Ramon Zangróniz dará el aviso correspondiente al Ministerio de Fomento, para que este haga el nombramiento del ingeniero que debe calificar las obras ejecutadas; y si ellas merecieren la aprobacion del Gobierno, se comunicará así al Ministerio de Hacienda, á fin de que la Tesorería abone á la empresa la subvencion equivalente al tramo construido.

Art. 4º Cuando la carretera tenga menos de diez metros de ancho, el ingeniero de la empresa, de acuerdo con el nombrado por el Gobierno, deberán determinar las obras que se han de ejecutar previamente en el camino, para que los rieles se coloquen al nivel de este y no se entorpezca el libre y seguro tráfico del público. Antes de proceder á la construccion de aquellas obras, deberá obtenerse la aprobacion de este Ministerio.

Art. 5º En los tramos en que se empleen las locomotivas se establecerán barreras á lo largo del ferrocarril, para que por medio de ellas quede separado de la carretera.

Art. 6º Los fosos y alcantarillas de los caminos públicos no podrán ser cegados en todo ni en parte por el ferrocarril ó por alguna de sus obras.

Art. 7º En caso de verificarse el remate de que habla la última fraccion del art. 9º de la concesion, deberá tenerse presente, para los efectos

del art. 5º de la misma, el capital que corresponde al Gobierno por lo que haya pagado de subvencion el Erario nacional.

Art. 8º Los dueños de los efectos nacionales que se trasporten de Veracruz á Puebla, y que gozan el 20 por 100 de rebaja en los fletes, segun lo expresa el art. 11, son responsables para con la empresa de los abusos que cometan, debiendo pagar á esta el duplo del importe del flete sin deduccion alguna, si se descubre y comprueba debidamente que se han sustituido efectos extranjeros á los nacionales.

Art. 9º La introduccion de rieles autorizada por el Gobierno general, se acreditará con el certificado correspondiente del Ministerio de Fomento.

Lo que comunico á vd. para los efectos consiguientes.

Independencia y libertad. México, Junio 20 de 1868.—*Balcárcel.*—Sr. D. Ramon Zaugróniz.—Veracruz.

Circular.—Setiembre 1º de 1868.

Previniendo que se nombren camineros para conservar los tramos ya repuestos.

Con el objeto de que los tramos ya repuestos de los caminos encargados á este Ministerio se conserven en buen estado, lo que deberá redundar en beneficio del público y de la economía de las obras, se ha servido disponer el C. Presidente, que los directores de caminos nombren camineros á medida que vayan terminando tramos de una legua por lo menos: estos camineros deberán ser suficientemente prácticos para comprender y desempeñar cumplidamente las disposiciones del ingeniero director, quien los encargará de la reparacion y constante vigilancia del tramo que les señale, dándole las instrucciones convenientes para reparar cualquier mal que se presente.

Siempre que la reposicion que haya de ejecutarse sea de alguna importancia, los mismos camineros formarán, para llevarla á cabo, cuadrillas vigiladas por el más inteligente de ellos; y en el caso de que la

obra sea de tal magnitud que merezca llegar á conocimiento del ingeniero, le dará la noticia respectiva el caminero á quien corresponda, para que aquel dicte las disposiciones que juzgue oportunas.

Independencia y libertad. México, Setiembre 1º de 1868.—*Balcárcel.* —Ciudadano director del camino de. . . .

Circular.— Junio 27 de 1868.

Que se reparen todos los puentes en donde se forman atascaderos.

Con el objeto de que aprovechando la estacion de secas dejara vd. transitable el camino de su cargo, se le dieron por este Ministerio las instrucciones convenientes al efecto, poniendo á su disposicion con este fin los recursos de que podia disponer.

Hoy ha comenzado ya la estacion de las lluvias; y deseoso el C. Presidente de que en el caso de que estas sean abundantes, no se interrumpa el tráfico en las vías generales que están encargadas al Supremo Gobierno, ha tenido á bien acordar se ordene á los ciudadanos directores de caminos que se dediquen con todo empeño, y antes de que la fuerza de las lluvias entorpezca los trabajos, á la reparacion de todos los puntos en que se forman atascaderos, y en los que la experiencia de los años anteriores ha demostrado que se interrumpe ó dificulta el tránsito.

Al comunicar á vd. este acuerdo del Supremo Magistrado de la República, le recomiendo que dedique toda su atencion y eficacia á darle el debido cumplimiento, pues en ello están interesados el buen nombre del Gobierno y el servicio público, por el cual debe vd. trabajar constantemente.

Independencia y libertad. México, Junio 27 de 1868.—*Balcárcel.*—Ciudadano director del camino de. . . .

Circular.—Julio 20 de 1868.

La Tesorería general cubrirá el presupuesto de gastos de los caminos.

Consignada por la ley de presupuestos la distribucion de todos los caudales de la nacion á esta Tesorería, han cesado de verificarse desde fin del próximo pasado Junio por el Ministerio de Fomento los pagos que hacia á todos los ingenieros directores de caminos: en consecuencia, esta oficina seguirá en lo de adelante cubriendo los presupuestos de todos los caminos señalados en la mencionada ley, para lo cual es indispensable tener á la vista el respectivo corte de caja correspondiente al citado Junio, que exigirá vd. al ingeniero que por razon de su encargo se encuentra radicado en esa ciudad, y en lo sucesivo lo seguirá remitiendo mensualmente, exigiéndole además la cuenta comprobada de las cantidades invertidas, que remitirá igualmente para su revision, en los términos que previenen los artículos 15 y 16 del reglamento de 13 de Febrero de 1861.

Independencia y libertad. México, Julio 20 de 1868.—*M. P. Izaguirre.*

Circulares números 77 y 78.—Agosto 12 de 1868.

Que se organice la manera de distribuir las cantidades que se inviertan en la organizacion de los caminos conforme á la Ordenanza de Ingenieros, sin tener que sujetarse al reglamento expedido por el Ministerio de Fomento.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 1ª—Circular núm. 77.—Con fecha 30 de Julio anterior, se sirve decirme el ciudadano oficial mayor encargado del Ministerio de Hacienda, lo que sigue:

«Impuesto de la consulta que me dirige vd. con fecha de ayer sobre la derogacion del reglamento expedido por el Ministerio de Fomento en 13 de Febrero de 1861, en todo lo que se oponga á la Ordenanza del Cuerpo de Ingenieros, el C. Presidente ha tenido á bien resolver que organice vd. la manera de distribuir las cantidades que se invierten en

la conservacion de los caminos, conforme á la Ordenanza de Ingenieros, sin tener que sujetarse al reglamento expedido por el Ministerio de Fomento, pues el Gobierno desea que se adopten las medidas más conducentes para el mejor arreglo y distribucion de los caudales del erario.»

Y lo traslado á vd. para su conocimiento, en concepto de que los artículos que deben observarse por los directores encargados de caminos, segun previene la Ordenanza del Cuerpo de Ingenieros, son los siguientes:

Tomo I, pág. 157, tít. IV, que trata de las obras por administracion, dice:

«Art. 3º En consecuencia, nombrará el intendente un comisario ordenador ó de guerra que se encargue de aprontar los operarios y materiales necesarios, con arreglo á la relacion formada por el ingeniero comandante, en que especificará el número de cada clase de los primeros, y la cantidad y calidad de cada especie de los segundos, con los parajes que sean más á propósito para sacarlos, y depositar los acopios que se hagan.

«Art. 4º El intendente nombrará tambien, á su entera satisfaccion, un guarda-almacen y los maestros y sobrestantes que sean necesarios, segun la naturaleza y extension de la obra, para atender al recibo de los materiales, pasar lista á los trabajadores, recoger las herramientas al dar de mano, y demas encargos, etc.

«Art. 5º El comisario pasará al ingeniero comandante de la plaza, una relacion individual de los empleados nombrados por su ramo, con expresion de los salarios ó jornales que hayan de gozar, para que tenga el debido conocimiento.

«Art. 9º El comisario, en consecuencia de las órdenes que reciba del intendente, ajustará con el preciso conocimiento y acuerdo de la junta, los materiales, útiles y demas efectos que por relacion hubiese pedido el ingeniero comandante; y dará conocimiento al del detall, á fin de que interviniendo este en la compra, pueda anotar los valores y cantidad que se reciba de cada especie.

«Art. 10? Será precisa obligacion del comisario presenciar con frecuencia la entrega de los materiales y demas efectos que haya ajustado, celando por sí y por los dependientes que destine para recibirlos, que sean todos de las calidades, pesos y medidas contratados; y comprobado con la aprobacion del ingeniero del detall, que nombrará tambien por su parte los maestros y sobrestantes que sean precisos para intervenir en la entrega expresada; hará el comisario el correspondiente pase al guarda-almacen, de quien tomará recibo, dándole firmada una relacion que contenga los mismos géneros de que le ha hecho cargo, y entregando otra en los propios términos al ingeniero del detall, para que en todo tiempo le conste cuanto tenga á su cargo el guarda-almacen y lo pueda pedir, con conocimiento de su calidad y estado, cuando lo necesite para la obra.

«Art. 13? Si los efectos pedidos no existen en el almacen, con el aviso del ingeniero del detall los comprará el comisario, observando puntualmente lo prevenido en el art. 9.

«Art. 14? Todos los efectos manejables ó herramientas que salgan del almacen para la obra, ínterin duren en ella, estarán al cargo de uno de los sobrestantes que tenga el comisario, el que llevará un cuaderno en que anote á los individuos á quienes se distribuyen, recogiéndolas al dar de mano al trabajo y entregándolas á quien determine el maestro mayor, que señalará sitio donde ponerlas de noche y en las horas de descanso, para que queden seguras.

«Art. 15? No se empleará material alguno en la obra sin que antes lo apruebe el ingeniero encargado de ella, y en su defecto el maestro mayor, los que serán responsables de su calidad cuando los examine el ingeniero del detall ó comandante.

«Art. 19? Para que se observe el debido método y claridad en el pago de las brigadas de maestros, operarios, peones, carros, acémilas, materiales, herramientas, útiles y demas gastos que se causen en las obras por administracion, formará el comisario á fin de cada semana ó quincena, segun fuere la costumbre del país, las correspondientes relaciones, conforme los formularios números 10 y 11, que acrediten á los in-

teresados su haber ó el de sus carros, acémilas ó efectos, expresando el número de jornales que á cada uno corresponda, y el importe segun su clase ó el número, peso, medida y calidad de los efectos que hubiesen entregado: de estas relaciones, la primera la firmará el comisario al pié del importe total de la semana ó quincena, cuyo documento, despues de firmado por él, lo pasará al ingeniero del detalle, quien hallándolo conforme en el cotejo que de él haga con sus relaciones y noticias, lo certificará, remitiéndolo despues al ingeniero comandante para que ponga su visto bueno, poniendo á continuacion de estos requisitos el intendente ó Ministro de Real Hacienda la órden para el pago, sin cuyas formalidades no se satisfará gasto alguno por la Tesorería, debiendo usarse las mismas para el pago de las herramientas y efectos, como se ve en el formulario núm. 11; y á fin de que los jornales y materiales que corresponden al núm. 10 se distribuyan segun se hubiesen devengado, nombrará el comisario uno de sus sobrestantes, en quien tenga confianza, para que perciba el importe de la relacion; y por otra que le dará firmada al pié del total correspondiente á cada brigada, satisfará á cada uno lo que le pertenezca por sí ó por sus carruajes y acémilas, debiendo asistir á este acto los sobrestantes del ingeniero para zanjar las dudas que puedan ofrecerse, y celar se haga puntual y legalmente el pago.

«Art. 20º No se permitirá que por pretexto de agencias, quiebra de moneda ú otros semejantes, perciban los sobrestantes interes alguno de los trabajadores, sino que puntualmente entreguen á cada uno en mano propia la cantidad que se le abone en las listas; y siempre que se justifique cosa en contrario á esta prohibicion, se mortificará al que hubiese delinquido, disponiendo que de su sueldo y bienes reintegre lo que injustamente haya retenido, y se le despedirá.

«Art. 21º Para formar las relaciones de pago que expresa el art. 19, llevará el comisario exacta cuenta de todos los jornales que se devenguen y demas gastos que se ocasionen en las obras; y á este fin visitará diariamente y con frecuencia los trabajos, haciendo que sus sobrestantes pasen lista á su presencia á los operarios, carros y acémilas, con asis-

tencia de los sobrestantes interventores dependientes del ingeniero, á fin de que cotejando las listas que le habrán entregado sus sobrestantes con las que pedirá á los interventores, se evite toda equivocacion ó duda cuando llegue el caso de formar las expresadas relaciones de pago; y lo mismo practicará con los estados ó relaciones de los materiales y útiles que se hayan recibido.»

Tomo I, pág. 191, tít. V, que trata de las resoluciones anexas al órden y direccion de las obras.

«Art. 1º No será permitido por pretexto alguno á los ingenieros que condesciendan á encargarse de los caudales que se hayan de distribuir en las obras, aunque se les arguya con motivo de economía y ahorro de mi real hacienda.»

Independencia y libertad. México, Agosto 12 de 1868.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano.....

Tesorería general de la nacion.—Seccion 1ª—Circular núm. 78.—Hoy digo á los ingenieros directores de caminos lo que copio:

«Con fecha 30 de Julio anterior se sirve decirme el ciudadano oficial mayor encargado del Ministerio de Hacienda, lo que sigue:

«Impuesto de la consulta que me dirige vd. con fecha de ayer, sobre derogacion del reglamento expedido por el Ministerio de Fomento en 13 de Febrero de 1861, en todo lo que se oponga á la Ordenanza del cuerpo de Ingenieros, el C. Presidente ha tenido á bien resolver que organice vd. la manera de distribuir las cantidades que se invierten en la conservacion de los caminos, conforme á la Ordenanza de Ingenieros, sin tener que sujetarse al reglamento expedido por el Ministerio de Fomento, pues el Gobierno desea que se adopten las medidas más conducentes para el mejor arreglo y distribucion de los caudales del erario.»

Y lo traslado á vd. para su conocimiento, en concepto de que los artículos que deben observarse por los directores encargados de cami-

nos, segun previene la Ordenanza del cuerpo de ingenieros, son los siguientes:

Tomo I, pág. 157, tít. IV, que trata de las obras por administracion, art. 1º, dice:

«Aprobado el proyecto de una obra que deba hacerse por administracion, tratará la junta de la plaza de los medios más oportunos y económicos para su ejecucion, y del modo de aprontar los materiales y útiles necesarios, disponiendo el ingeniero comandante relacion individual de los que sean precisos para empezar y continuar la obra, á fin de que enterando de todo la junta subalterna á la principal, pueda esta tomar las providencias que sean más oportunas.

«2. Si no hubiese junta establecida en la plaza ó paraje en que se haya de ejecutar la obra, el ingeniero comandante ó encargado de dirigirla, remitirá á su subinspector todas las noticias y relaciones necesarias, á fin de que comunicándolas á la junta principal pueda esta acordar lo más conveniente.

«3. En consecuencia nombrará el intendente un comisario ordenador ó de guerra que se encargue de aprontar los operarios y materiales necesarios, con arreglo á la relacion formada por el ingeniero comandante, en que se especificará el número de cada clase de los primeros, y la cantidad y calidad de cada especie de los segundos, con los parajes que sean más á propósito para sacarlos, y depositar los acopios que se hagan.

«4. El intendente nombrará tambien, á su entera satisfaccion, un guarda-almacen y los maestros y sobrestantes que sean necesarios, segun la naturaleza y extension de la obra, para atender al recibo de los materiales, pasar lista de los trabajadores, recoger las herramientas al dar de mano, y demas encargos. Los salarios ó jornales de todos estos empleados los señalará la junta principal, pidiendo informe á la subalterna, si la hubiese en la plaza en que se ejecute la obra.

«5. El comisario pasará al ingeniero comandante de la plaza una relacion individual de los empleados nombrados por su ramo, con expresion de los salarios ó jornales que hayan de gozar, para que tenga el debido conocimiento.

«6. El ingeniero comandante mandará formar al de detall las brigadas de operarios, con arreglo á lo prevenido en el art. 3, tít. VII del segundo reglamento.

«7. Si en la plaza no hubiese maestro y sobrestante mayor permanentes, y en caso de haberlos, si no fuesen suficientes para atender á los trabajos, por su extension y naturaleza, é intervenir en el recibo de los materiales, nombrará el ingeniero comandante, con aprobacion del director, los empleados que sean precisos para ínterin duren las obras, con arreglo á lo prevenido en los artículos 2, 3 y 5 del tít. III de este reglamento, dando noticia individual al comisario, para su debido conocimiento.

«8. Los empleados de que trata el anterior artículo darán parte todas las noches al ingeniero encargado de la obra, de los jornales que en aquel dia se hubieren devengado, en la forma que se manifiesta en el formulario núm. 3, é igualmente de la cantidad y especie de materiales que se hayan conducido, y del número de herramientas y útiles que se hubiesen sacado de los almacenes, en la conformidad que manifiesta el formulario núm. 4, á fin de que el expresado ingeniero entregue estas listas al de detall cuando vaya á recibir órdenes; debiendo entregarle, además de esto, todas las semanas, una relacion que manifieste la obra que se hubiese ejecutado en cada uno de los ramos que los referidos empleados tengan á su cargo, en los términos que expresa el formulario núm. 5. El ingeniero del detall pasará copias firmadas á su comandante, para que ambos puedan cotejar cuando les parezca la relacion sobre la obra, y comprobar su exactitud.

«9. El comisario, en consecuencia de las órdenes que reciba del intendente, ajustará, con el preciso conocimiento y acuerdo de la junta, los materiales, útiles y demas efectos que por relacion hubiese pedido el ingeniero comandante, y dará conocimiento al del detall, á fin de que interviniendo este en la compra, pueda anotar los valores y cantidad que se reciba de cada especie.

«10. Será precisa obligacion del comisario presenciar con frecuencia la entrega de los materiales y demas efectos que haya ajustado, celando

por sí y por los dependientes que destine para recibirlos, que sean todos de las calidades, pesos y medidas contratados; y comprobado con la aprobacion del ingeniero del detall, que nombrará tambien por su parte los maestros y sobrestantes que sean precisos para intervenir en la entrega expresada, hará el comisario el correspondiente pase al guarda-almacen, de quien tomará recibo, dándole firmada una relacion que contenga los mismos géneros de que le ha hecho cargo, y entregando otra en los propios términos al ingeniero del detall, para que en todo tiempo le conste cuanto tenga á su cargo el guarda-almacen, y lo pueda pedir, con conocimiento de su calidad y estado, cuando lo necesite para la obra.

«11. Si los materiales fuesen de tal clase que no puedan contenerse en los almacenes, dispondrá el comisario, con acuerdo del ingeniero del detall y aprobacion de la junta, se coloquen en la obra en los parajes más convenientes y menos expuestos; y como en este caso no estarán al cargo del guarda-almacen, para que estén con toda seguridad nombrará el comisario sugeto que los guarde, siempre que la junta halle por económica esta providencia, pudiendo entretanto tomarla por sí.

«12. Cuando se hubiesen de sacar algunos efectos del almacen, los pedirá el ingeniero encargado de la obra al del detall; este pasará aviso al comisario en los términos que expresa el formulario núm. 6, quien desde luego providenciará se entreguen, dando órden al guarda-almacen, que le servirá de data, y el ingeniero del detall lo anotará igualmente en el libro que tenga del cargo del guarda-almacen, para la justa cuenta del gasto; pero siempre que sea necesario proveer prontamente la obra de algun material, útil ó herramienta, sin que la urgencia dé tiempo al órden expresado, pasará el ingeniero encargado de la obra, y en su defecto el maestro mayor, una esquela al guarda-almacen, y este hará inmediatamente la entrega, tomando recibo del sobrestante que se haga cargo de los géneros; pero se harán despues las formalidades anteriormente dichas, y se retirarán la esquela y el recibo.

«13. Si los efectos pedidos no existen en el almacen, con el aviso del ingeniero del detall los comprará el comisario, observando puntualmente lo prevenido en el art. 9.

«14. Todos los efectos manejables ó herramientas que salgan del almacen para la obra, ínterin duren en ella, estarán al cargo de uno de los sobrestantes que tenga el comisario, el que llevará un cuaderno en que anote á los individuos á quienes se distribuyen, recogiéndolos al dar de mano al trabajo, y entregándolos á quien determine el maestro mayor, que señalará sitio donde ponerlos de noche y en las horas de descanso, para que queden seguros.

«15. No se empleará material alguno en la obra sin que antes lo apruebe el ingeniero encargado de ella, y en su defecto el maestro mayor, los que serán responsables de su calidad cuando los examine el ingeniero del detall ó comandante.

«16. El ingeniero encargado de una obra tendrá á sus órdenes á todos los empleados en ella, quienes le obedecerán puntualmente cuanto disponga y mande.

«17. Cuando se hayan de devolver algunos enseres ó útiles al almacen por sobrantes ó deteriorados, el ingeniero del detall lo avisará al comisario de guerra, para que los consigne al guarda-almacen y pueda hacerle nuevo cargo. Para estos casos se harán las papeletas que indican los formularios 7 y 8; pero si únicamente fuese para apuntar, acerar, enmangar, etc., que pida solo mudarlos, sin exceso ni diminucion de número ni clase, bastará con una papeleta del maestro mayor dirigida al guarda-almacen, quien en vista de ella hará el cambio, dando parte todas las noches al comisario, para que disponga el reparo de las herramientas ó enseres que lo necesiten.

«18. Si en la obra se estableciesen maestranzas, se destinarán por el ingeniero comandante uno ó más sobrestantes interventores que lleven con toda exactitud la cuenta diaria en los términos que manifiesta el formulario núm. 9, la cual confrontarán con la de los que están encargados por parte del comisario, entregándola diariamente al ingeniero del detall, á fin de que le conste el consumo y jornales que se devenguen.

«19. Para que se observe el debido método y claridad en el pago de las brigadas de maestros, operarios, peones, carros, acémilas, materiales, herramientas, útiles y demas gastos que se causen en las obras por ad-

ministracion, formará el comisario á fin de cada semana ó quincena, segun fuere la costumbre del país, las correspondientes relaciones, conforme los formularios números 10 y 11, que acrediten á los interesados su haber ó el de sus carros, acémilas ó efectos, expresando el número de jornales que á cada uno corresponda, y el importe segun su clase ó el número, peso, medida y calidad de los efectos que hubiesen entregado. De estas relaciones, la primera la firmará el comisario al pié del importe total de la semana ó quincena, cuyo documento, despues de firmado por él, lo pasará al ingeniero del detall, quien hallándolo conforme en el cotejo que de él haga con sus relaciones y noticias, lo certificará, remitiéndolo despues al ingeniero comandante para que ponga su visto bueno, poniendo á continuacion de estos requisitos el intendente ó Ministro de Real Hacienda la órden para el pago, sin cuyas formalidades no se satisfará gasto alguno por la Tesorería, debiendo usarse las mismas para el pago de las herramientas y efectos, como se ve en el formulario núm. 11; y á fin de que los jornales y materiales que corresponden al núm. 10 se distribuyan segun se hubiesen devengado, nombrará el comisario uno de sus sobrestantes, en quien tenga confianza, para que perciba el importe de la relacion; y por otra que le dará firmada al pié del total correspondiente á cada brigada, satisfará á cada uno lo que le pertenezca por sí ó por sus carruajes y acémilas, debiendo asistir á este acto los sobrestantes del ingeniero, para zanjar las dudas que puedan ofrecerse, y celar se haga puntual y legalmente el pago.

«20. No se permitirá que por pretexto de agencias, quiebra de moneda ú otros semejantes perciban los sobrestantes interes alguno de los trabajadores, sino que puntualmente entreguen á cada uno en mano propia la cantidad que se le abone en las listas; y siempre que se justifique cosa en contrario á esta prohibicion, se mortificará al que hubiese delinquido, disponiendo que de su sueldo y bienes reintegre lo que injustamente haya retenido, y se le despedirá.

«21. Para formar las relaciones de pago que expresa el art. 19, llevará el comisario exacta cuenta de todos los jornales que se devenguen, y demas gastos que se ocasionen en las obras; y á este fin visitará diaria-

mente y con frecuencia los trabajos, haciendo que sus sobrestantes pasen lista á su presencia á los operarios, carros y acémilas, con asistencia de los sobrestantes interventores dependientes del ingeniero, á fin de que cotejando las listas que le habrán entregado sus sobrestantes con las que pedirá á los interventores, se evite toda equivocacion ó duda cuando llegue el caso de formar las expresadas relaciones de pago; y lo mismo practicará con los estados ó relaciones de los materiales y útiles que se hayan recibido.

«22. En los mismos términos revistarán los ingenieros las brigadas y harán el cotejo de las listas de los sobrestantes, segun se previene en los títulos VII y VIII del segundo reglamento de esta Ordenanza; pero así estos como el comisario practicarán estas revistas del modo que sea más á propósito para cerciorarse del número de los trabajadores, sin ocasionar retardo ni pérdida de tiempo en perjuicio del progreso de la obra.

«23. De todas las relaciones de pago que se hayan de hacer por jornales, certificaciones de compra de materiales ú otros gastos, y tambien del cargo que se hiciere al guarda-almacen ó empleados de maestranza, quedarán copias en los archivos de la junta de la plaza y de la principal de la Provincia; y las originales tendrán su paradero en la contaduría principal, para que á fin de año pueda constar en esta y en las referidas juntas el caudal invertido en la obra, y al concluirse esta, el costo que haya tenido.

«24. Dispondrá el comisario que uno de sus sobrestantes concurra diariamente á la hora de la órden, al paraje en donde la diere el ingeniero del detal, á fin de que se entere de la distribucion de los trabajadores, carros, etc., para el dia siguiente, y la anote en su cuaderno, para que pueda el comisario, con este conocimiento, distribuir sus empleados que hayan de pasar lista ó desempeñar otros encargos. Por el mismo sobrestante que asista á la órden avisará el comisario al ingeniero del detall si al dia siguiente se han de recibir materiales ó enseres, á fin de que nombre por su parte los empleados que hayan de intervenir en la entrega con los que el primero destine á este efecto.

«25. Si el comisario de guerra al mismo tiempo hiciere de Ministro

de Hacienda, por hallarse separada la obra del lugar de la residencia del intendente, y con caudales en ella á cargo de algun depositario, á más de firmar las relaciones el comisario, sustituirá las funciones del intendente para despachar los pagos; y en este caso, si hay un solo ingeniero en la plaza ó paraje en donde se ejecute la obra, además de su certificacion pondrá tambien el visto bueno á las relaciones de pago, cuidando de enviar copia al director ó ingeniero comandante en la Provincia; pero en los demas casos pondrá este el visto bueno cuando no haya más de un ingeniero en el paraje en que se ejecute la obra.

«26. Si por accidente imprevisto se causase en alguna fortificacion ó edificio militar ruina que necesite repararse inmediatamente, sin que dé tiempo á solicitar la aprobacion de mi generalísimo, la junta de Provincia dispondrá se ejecute; y si el caso fuese muy urgente lo determinará la subalterna, á cuyo efecto el intendente ó Ministro de Hacienda aprontará los caudales y dará las disposiciones que le son relativas, ya sea por asiento ó por administracion, segun los oficios que le pase el ingeniero comandante; pero sin dejar de continuar el preciso reparo, se propondrá por el conducto y método que se ha prevenido para los proyectos.

«27. Siempre que se haya de dar principio á alguna obra de consideracion, el ingeniero comandante de ella formará instrucciones para el maestro, sobrestante mayor y demas dependientes suyos, en que se comprendan sus respectivas obligaciones, y las atenciones particulares que merece cada parte de ella, ya por razon del local, de las clases de materiales de la Provincia, ú otra causa que exija un cuidado particular: estas instrucciones se entregarán á los que las deben desempeñar, por el ingeniero del detall, que se quedará con una copia y dará otra al ingeniero encargado de la obra.»

Tomo I, pág. 191, tít. V, que trata de las resoluciones anexas al órden y direccion de las obras.

«Art. 1. No será permitido por pretexto alguno á los ingenieros que condesciendan á encargarse de los caudales que se hayan de distribuir

en las obras, aunque se les arguya con motivo de economía y ahorro de mi real hacienda.»

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Agosto 12 de 1868.—*M. P. Izaguirre.*

Circular.—Enero 20 de 1869.

Disposiciones relativas para que se destinen los fondos que están consignados á dejar practicables para carruajes los caminos, dejando para más adelante la construccion de calzadas y demás obras de perfeccionamiento.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Como lo más urgente por ahora para el comercio y la agricultura de la República, es tener vías de comunicacion, aun cuando estas no sean perfectas desde luego, el C. Presidente se ha servido acordar recomiende á vd. que dedique su atencion y la mayor parte de los fondos que le están consignados, á dejar practicable para carruajes, cuanto antes sea posible, el camino cuya apertura se ha encomendado á vd., aun cuando el tránsito no sea de pronto enteramente fácil, y dejando para más adelante la construccion de calzadas y demás obras de perfeccionamiento.

En consecuencia, se ocupará vd. de preferencia del trazado, apertura y construccion de la vía carretera en las partes donde antes no ha existido, ó ha sido solo de herradura, dándole las pendientes convenientes para que puedan transitarla los carruajes; pero sin construir por ahora calzadas ni más obras de arte que los puentes, muros de sostenimiento y alcantarillas, absolutamente indispensables para la conservacion de los trabajos ejecutados y para el uso mismo de la carretera.

En los tramos ya construidos, así como en los que deban trazarse en terreno horizontal ó poco accidentado, solo ejecutará vd. los trabajos necesarios para arreglar los desagües de la carretera, destinando una ó dos cuadrillas segun los fondos de que disponga esa direccion, para

ir haciendo en estos tramos las obras necesarias para su perfeccionamiento.

Las disposiciones anteriores no solo llevan por objeto satisfacer las necesidades del comercio y de la agricultura, sino llenar las patrióticas miras que el Congreso de la Union ha tenido al ocuparse con tanto empeño y preferencia de decretar la construccion de obras materiales de tanta importancia, miras que el C. Presidente desea secundar eficazmente, y por lo que se encarga á vd. el puntual cumplimiento de las anteriores disposiciones.

Independencia y libertad. México, Enero 20 de 1869.—*Balcárcel.*

Circular.—Enero 22 de 1869.

Instruccion sobre la remision de los datos necesarios para que se pueda formar juicio exacto de los trabajos del ramo de obras públicas, y reglas para formar los caminos.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Circular núm. 74.—Siendo urgente poseer los datos necesarios para que se pueda formar un juicio exacto de los trabajos de esta Secretaría en el ramo de obras públicas, comenzará vd. desde luego los preparatorios en la parte que le está encomendada, sujetándose á las instrucciones siguientes:

1ª El plano exacto del camino ó escala de $\frac{1}{100000}$, abrazando una zona de 5 kilómetros á cada lado, ó más si fuere conveniente indicar la forma general del terreno ú otras vías importantes que afluyan á la principal.

2ª El perfil general del camino, con sus distancias horizontales á la misma escala y las verticales á $\frac{1}{10000}$ cuando menos.

3ª Perfiles parciales de los tramos que deban detallarse con más particularidad, eligiendo para las distancias horizontales y verticales las relaciones de escalas que convengan, segun la configuracion del terreno.

4ª El cálculo de movimiento de tierras que sea necesario hacer para que las pendientes no excedan de los límites fijados por la ciencia.

5ª El presupuesto de lo que importará la reparacion del camino en el concepto antes expresado.

6ª El presupuesto de la simple reparacion del camino actual, sin variar su trazo ó pendientes.

7ª El proyecto y presupuesto de las reparaciones que deban hacerse á los puentes existentes.

8ª El proyecto y presupuesto de los puentes nuevos que convenga construir para expeditar las vías principales.

Todos estos trabajos deberán remitirse á esta Secretaría, á más tardar para fines del mes de Mayo del corriente año, acompañándolos de memorias redactadas en términos claros y concisos, que contengan los puntos siguientes:

1º Conveniencia de conservar el camino como se encuentra respecto de su direccion, ó de variarlo, teniendo en consideracion la naturaleza del terreno, la importancia de las poblaciones y fincas rústicas que atraviesa en uno y otro caso, su comercio, ventajas para los viajeros y economía en la conservacion del camino.

2º Descripcion del terreno que atraviesa el camino, su formacion y materiales que se pueden emplear para la construccion, tanto del camino como de sus obras de arte, expresando las ventajas que pueden resultar de su empleo.

3º Número de trabajadores y medios de acarreo que pueden encontrarse en las poblaciones y fincas rústicas inmediatas al camino.

4º Relacion exacta de los trabajos ejecutados desde el 1º de Febrero del año próximo pasado, manifestando su clase, importancia y ventajas que hayan producido para el tráfico.

5º Noticia del número de peones que se hayan empleado en los trabajos hasta fin de Mayo del presente año, medios de acarreo que se hayan usado y precio medio de la unidad de cada clase de obra.

6º Relacion de las obras de arte que existen en el camino, con expresion de su importancia, clase y objeto.

7º Una relacion de las poblaciones y fincas rústicas que se encuentren sobre la vía ó sus inmediaciones, expresando su importancia agrícola, fabril ó minera.

Recomiendo á vd. la exactitud en el cumplimiento de las anteriores disposiciones.

Independencia y libertad. México, 22 de Enero de 1869.—*Balcárcel.*

Circular.—Febrero 3 de 1870.

Se reducen cuanto sea posible las cantidades señaladas á los gastos de los caminos nacionales.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 193.—Con fecha 1º del presente se ha servido el C. Ministro de Hacienda comunicarme la resolucion suprema para que, durante las actuales circunstancias del erario, se reduzcan cuanto sea posible las cantidades señaladas á los gastos de los caminos nacionales, pero de manera que tengan al menos lo necesario á su conservacion. En tal virtud, deberá vd., desde la semana próxima, arreglar sus gastos á la cantidad de . . . pesos mensuales, que es la suma designada por el Ministerio de Fomento á consecuencia de dicha suprema resolucion, procurando en todo la mayor economía, de modo que no se desatiendan las obras más urgentes de conservacion; bajo el concepto de que esta Tesorería hará responsables á los pagadores ó directores, de las cantidades que satisfagan ó inviertan en objetos que no sean absolutamente necesarios á dicha conservacion y para los cuales no estén expresamente autorizados por el Ministerio de Fomento.

Del recibo de esta circular me dará vd. el correspondiente aviso.

Independencia y libertad. México, Febrero 3 de 1870.—*M. P. Izaguirre.*

Circular.—Abril 18 de 1870.

Que se dicten todas las disposiciones necesarias para emprender los trabajos más importantes que exija el estado de las vías, con la mira de que las comunicaciones no se interrumpan ni se entorpezcan, aun cuando las lluvias sean muy abundantes en el presente año.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Circular.—No obstante que por lo reducido de la asignacion actualmente destinada á las obras de ese camino, no pueden emprenderse en él grandes obras de perfeccionamiento, conviene mantener las vías expeditas durante la próxima estacion de lluvias, y ejecutar con la oportunidad correspondiente los trabajos necesarios para conseguir aquel fin.

En tal virtud, recomiendo á vd., por acuerdo del C. Presidente, que desde luego dicte todas las disposiciones que fueren convenientes, para que con toda actividad se emprendan los trabajos más importantes que exija el estado de la vía que tiene vd. encomendada, con la mira de que las comunicaciones no se interrumpan ni se entorpezcan, aun cuando las lluvias sean abundantes en el presente año; en el concepto de que este Ministerio descansa en el celo y eficacia de vd., por tratarse del servicio público, del buen nombre del Gobierno y de la reputacion de los directores, cuyas consideraciones deberá vd. tener siempre á la vista en el desempeño del encargo que se le ha confiado.

Independencia y libertad. México, Abril 18 de 1870.—*Balcárcel.*

Circular.—Julio 23 de 1870.

Sobre reduccion de asignaciones en los caminos nacionales.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 219.—Con fecha 14 del presente, me dice el C. Ministro de Hacienda lo que copio:

«Con esta fecha me dice el C. Ministro de Fomento lo que sigue:

«En atencion á las escaseces del erario nacional, acordó el C. Presi-

dente que en tanto que estas subsistan, se redujeran las asignaciones que para los ramos que están á cargo de esta Secretaría señala la ley de presupuestos expedida por el Congreso de la Union para el presente año económico.

«En tal virtud, formó un presupuesto disminuyendo en más de dos millones de pesos el señalado á este Ministerio, cuya reduccion afectó particularmente el ramo de caminos, entre los que se repartió la suma que quedaba, proporcionalmente á sus necesidades; y presentado al acuerdo en junta de ministros, se resolvió en ella, á consecuencia de las observaciones hechas en el seno de la misma junta, que se continúen abonando á las carreteras las sumas que recibian en los últimos meses del año fiscal que terminó, y que constan en la adjunta relacion, sin más diferencia que la de aumentarse á 800 pesos mensuales la correspondiente al camino de Linares á Matehuala.

«Como los caminos de Yucatán, Campeche y Pachuca, no tienen asignacion especial en la ley de presupuestos, las que se le señalan se cargarán á la partida de 106,000 pesos destinada á la reparacion de caminos no especificados en aquella ley.

«Acompaño á vd. igualmente noticia de las otras partidas de los ramos de esta Secretaría que han sufrido reduccion, y suplico á vd. que se sirva comunicar á la Tesorería general las órdenes respectivas para que haga el abono de las sumas especificadas, así como las de las demas que determina la repetida ley de presupuestos, y que no estando comprendidas en las adjuntas relaciones, deben abonarse íntegras.»

Y lo inserto á vd. para su cumplimiento, remitiéndole copias de los documentos á que se hace referencia.

Lo traslado á vd. con el propio objeto, y á fin de que arregle los gastos del camino que le está encomendado á la cantidad mensual de . . . pesos, que es la que consta señalada en la noticia que se menciona en la preinserta suprema órden.

Independencia y libertad. México, Julio 28 de 1870.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano.....

Circular.—Diciembre 26 de 1871.

Se reducen las asignaciones de los caminos.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 297.—Por suprema órden núm. 5,054 que el 23 del actual se sirvió comunicarme el C. Ministro de Hacienda, queda reducida desde el presente mes la asignacion mensual que antes recibia vd. para las obras que tiene encargo de pagar, á la cantidad de ...... pesos mientras duran las actuales circunstancias.

Lo digo á vd. para su conocimiento y demas fines, esperando me acuse el recibo de la presente.

Independencia y libertad. México, Diciembre 26 de 1871.—*M. P. Izaguirre.*—Una rúbrica.—Se circuló á los pagadores y encargados de caminos y obras en los puertos.

Circular.—Mayo 9 de 1872.

Se reducen las asignaciones de los caminos.

Tesorería general de la Nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 305.—En suprema órden núm. 8,490, que con fecha 4 del actual se sirvió comunicarme el C. Ministro de Hacienda y Crédito público, se dispone que la asignacion mensual para las obras del camino de .... quede reducida á la cantidad de ...... pesos, mientras duren las actuales circunstancias.

Lo comunico á vd. para su conocimiento y demas fines, esperando me avise el recibo de la presente.

Independencia y libertad. México, Mayo 9 de 1872.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano.....

Decreto.—Diciembre 10 de 1872.

El Ejecutivo recibirá todas las proposiciones que se le hagan sobre construccion de ferrocarriles, pudiendo ajustar con los interesados los términos de los contratos respectivos, los que se sujetarán á la aprobacion del poder Legislativo.

El C. Presidente constitucional de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. El Ejecutivo recibirá todas las proposiciones que se le hagan sobre construccion de ferrocarriles, pudiendo ajustar con los interesados los términos de los contratos respectivos, los que se sujetarán á la aprobacion del poder Legislativo.

«Palacio del poder Legislativo de la Union. México, Diciembre 10 de 1872.—*N. Lémus*, diputado presidente.—*V. Castañeda y Nájera*, diputado secretario.—*S. Nieto*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el palacio del Gobierno nacional de México, á 10 de Diciembre de 1872.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Diciembre 10 de 1872.—*Balcárcel.*—Ciudadano.....

Circular.—Junio 15 de 1875.

Dirigida á los directores de caminos, previniéndoles el envío de una relacion general de los caminos que tienen á su cargo.

Seccion 3ª—Circular.—Estando al terminar el año fiscal de....... el Ministerio de mi cargo necesita conocer lo que durante él se haya adelantado en las obras que el Gobierno tiene bajo su inspeccion.

En tal virtud, para mediados del próximo mes de Julio me remitirá vd. precisamente la relacion general de los trabajos ejecutados en la época mencionada, en el camino cuya direccion le está encomendada á vd., acompañando en extracto, pero de una manera clara, los datos y noticias que constan en las relaciones de trabajos que ha remitido vd. mensualmente.

Para que el Gobierno se forme un juicio de los trabajos hechos, y para que pueda apreciar, mediante un estudio comparativo del estado de las diversas líneas, los adelantos obtenidos, es indispensable que las relaciones generales de que se trata estén redactadas en cierto órden y bajo un método uniforme, para lo cual se sujetará vd. á las instrucciones siguientes:

La relacion comenzará por el itinerario exacto y minucioso del camino, en el que se indicará si es de apertura ó de reparacion, ó si participa de ambas á la vez y en qué extension.

Se dividirá la línea en las secciones principales que fuere conveniente, conforme á la distribucion que se hubiere dado á los trabajos. En cada seccion se expresarán las obras que se hubieren llevado á cabo, distinguiéndolas como sigue: Obras de apertura, obras de perfeccionamiento, obras de reparacion y conservacion. Se harán constar en el lugar que corresponda, las excavaciones, cunetas, con indicacion de la especie de terreno en que se hayan hecho; estacadas, muros de sostenimiento, ya sean de mampostería, de mortero ó de piedra seca; terraplenes, calzadas, indicando su anchura y la especie de su revestimiento; obras de arte, su especie y dimensiones; y por último, los demas trabajos no especificados.

Al detallar los trabajos de una seccion, se explicará la parte de ellos que en cada tramo ó lugar se ha ejecutado, con la cantidad de trabajo hecho, la suma de todos los de la misma especie y el costo de cada uno, con el precio medio que haya resultado para la unidad de cada especie de obra.

En la relacion referida constará el número de jornales que se hayan pagado en todo el año, el valor de cada una de las obras que se hayan terminado, la cantidad total gastada, con distincion de lo que se hubiere empleado en gastos de direccion, de pagaduría, generales, jornales y salarios, materiales, herramientas y utensilios, fletes, arrendamiento de locales y pasturas; la suma recibida para los trabajos durante el año, y las observaciones que el director crea conveniente hacer.

Se harán constar los trabajos ejecutados por el director durante el año, y remitirá los planos de las operaciones topográficas que haya hecho durante el mismo, ó se referirá á ellos si ya los hubiere enviado.

La relacion terminará con un resúmen de las obras ejecutadas, indicando en él las ventajas que los trabajos hayan producido para el tráfico, y expresando exactamente la longitud de la parte de la vía que se haya puesto en explotacion, si el camino fuere de apertura.

Se especificarán cuáles son las obras pendientes de terminacion y lo que esta importará, así como las que sea necesario construir en el año siguiente, y el presupuesto probable para dicho año.

Y por último, se acompañarán los proyectos de los puentes, las alcantarillas y demas obras de arte que deban construirse para el perfeccionamiento de la carretera, expresando lo que sea indispensable ejecutar para que el movimiento no se retarde ó se suspenda del todo durante las lluvias, y remitiendo con ellos el presupuesto aproximado del costo de cada uno.

Recomiendo á vd. se sujete estrictamente á las instrucciones que anteceden, y que remita la relacion general dentro del plazo fijado.

Independencia y libertad. México, Junio 15 de 1875.—*Balcárcel.*—C. director del camino de......

Enero 17 de 1877.

Reglas á que debe sujetarse la inspeccion general de caminos.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El Ciudadano general segundo en gefe del ejército constitucionalista, encargado provisionalmente del Supremo poder Ejecutivo, ha tenido á bien disponer que la Inspeccion general de caminos se sujete á las disposiciones reglamentarias siguientes:

1ª La Inspeccion general de caminos tendrá á su cargo la vigilancia de todas las vías de comunicacion que de alguna manera dependan del Ministerio de Fomento, ya sean carreteras, férreas, fluviales ó lacustres y conforme al participio ó intervencion que el Gobierno tenga en cada una de ellas.

2ª Los directores de caminos tienen, por consiguiente, el deber de cumplir, no solo las órdenes que directamente reciban del Ministerio de Fomento, sino tambien las que en lo económico del servicio les comunique la Inspeccion.

3ª Los inspectores especiales y los directores tienen la obligacion de suministrar semanariamente á la Inspeccion general, los datos y noticias relativas á las vías que están bajo su vigilancia, por medio de un informe.

4ª Las empresas de los ferrocarriles reconocerán en el Inspector general, los mismos derechos y atribuciones que tienen los inspectores especiales respectivos, en el desempeño de su encargo.

5ª Quedarán tambien á cargo de la Inspeccion general, todos los instrumentos, herramienta y demas útiles que se emplean en los caminos, cuyos directores recibirán de esa oficina las piezas que necesiten, previo acuerdo del Ministerio, quedando en la expresada oficina una noticia exacta de la alta y baja que resulte.

6ª Con objeto de estudiar convenientemente las necesidades todas de los caminos, su importancia, su influencia en el desarrollo de la ri-

queza pública, los medios especiales que deban emplearse en su construccion ó mejoramiento, el costo de ellos, etc., la Inspeccion cuidará de que los directores levanten los planos y formen los presupuestos de sus respectivos caminos, recojan datos y hagan todos aquellos estudios que, pasando al exámen de la Inspeccion, sirvan á esta para llegar al objeto que se propone el Ministerio, formando un cuerpo de datos y estudios que puedan ser verdaderamente útiles al país.

7ª Con el fin tambien de impulsar el adelanto de la geografía de México, el inspector fijará astronómicamente los puntos que le sea necesario fijar. A los directores de los caminos, la Inspeccion general les proporcionará, cuando lo juzgue conveniente, los instrumentos necesarios para el mismo objeto.

8ª Habrá en la Inspeccion dos empleados y un mozo de caminos, teniendo aquellos el carácter principal de dibujante el uno y guarda-almacen el otro; pero deben servir á la oficina en todas sus labores y acompañar uno de ellos al Inspector como contador de cronómetro.

9ª Cada quince dias rendirá el Inspector general de caminos un informe minucioso del estado de obras, gastos, proyectos y demas particularidades, agregando una noticia de los adelantos que se hagan en los trabajos dispuestos en los artículos 6º y 7º

Lo que comunico á vd. para su inteligencia y cumplimiento.

Libertad en la Constitucion. México, Enero 17 de 1877.—*Riva Palacio.*—C. ingeniero Angel Anguiano, Inspector general de caminos.—Presente.

Es copia.—*Ignacio M. Altamirano*, oficial mayor.

CANALES.

Decreto.—Agosto 25 de 1866.

Autorizacion para abrir un canal navegable de Mazatlán á Santiago Iztcuintla.

El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que en uso de las amplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se autoriza á la sociedad de Meza, hermanos y compañía, para que abra por su cuenta un canal navegable de Mazatlán á Santiago Iztcuintla, por la línea trazada en el mapa que se ha presentado al Ministerio de Fomento, y con la cavidad y capacidad suficientes para la navegacion de un vapor plano de la potencia y fuerza necesarias para remolcar tres pangos de setenta y cinco toneladas de cupo cada uno.

«Art. 2º Se autoriza igualmente á la compañía para la construccion, por su cuenta, de muelles, almacenes y oficinas en los puntos siguientes:

«Un muelle y oficinas en el puerto de Mazatlán, cerca de la garita del Astillero.

«Un muelle y oficinas en la parte en que el rio del Presidio atraviese el canal.

«Un muelle y oficinas en la del Rio del Rosario.

«Un muelle y oficinas en la del rio de Acaponeta ó estero de Aguabrava.

«Un muelle y oficinas en la laguna de Túxpam.

«Un muelle y oficinas en Santiago Iztcuintla, á la márgen del rio.

«Dichos muelles, almacenes y oficinas estarán exclusivamente al servicio de la línea de vapores.

«Art. 3º El Gobierno concede á la empresa los solares y terrenos bal-

díos suficientes para la construccion del canal navegable, con la extension necesaria por ambos lados para que pueda ser construido con toda firmeza y solidez, ademándolo con madera, y asegurándolo satisfactoriamente.

«Art. 4º Tambien concede el Gobierno á la empresa los solares y terrenos baldíos suficientes para la construccion de muelles, almacenes y oficinas, y para las composturas de embarcaciones.

«Art. 5º Igualmente concede el Gobierno á la empresa el uso de las maderas del dominio público, para la compostura y reparacion de las embarcaciones.

«Art. 6º Si los terrenos y materiales del dominio público concedidos á la compañía, no fueren suficientes, se podrán completar con los de los particulares, indemnizando la empresa á los dueños conforme á las leyes.

«Art. 7º La empresa deberá dar principio á sus trabajos en el primer mes de Febrero, al año despues de haber entrado en la ciudad de México el Supremo Gobierno de la República.

«Art. 8º El canal deberá estar concluido, así como los muelles, almacenes, oficinas y embarcaciones, á los siete años de comenzado, subdividiéndose ese tiempo en los términos siguientes:

«En el primer año deberá estar concluido el tramo del Rio del Presidio al estero del Puyeque, limpiándose además lo que está canalizado ya.

«En el segundo año deberá estar concluido el tramo del estero del Puyeque al rio del Rosario.

«En el tercer año, el tramo del rio del Rosario hasta la mitad del trecho al estero de Agua-brava.

«En el cuarto año, el tramo desde el punto anterior hasta el mencionado estero.

«En el quinto año, el tramo del estero de Agua-brava al paso del rio de San Pedro.

«En el sexto año, el tramo del rio de San Pedro á la laguna de Agua-Pepe.

«En el sétimo año, desde la laguna de Agua-Pepe hasta el término del canal.

«Art. 9º Terminado que sea el canal, quedará por espacio de cincuenta y cinco años para el uso exclusivo de la compañía, sin que tenga derecho de entrar en aquel embarcacion alguna de particulares; pues si bien en los rios ó esteros de que se haga uso en la actualidad, no se hará alteracion alguna en el canal abierto por la empresa, solo ella podrá navegar libremente, estableciendo las embarcaciones que estime necesarias. Las del Gobierno podrán entrar para solo objetos del servicio público.

«Si la empresa, en virtud de su actividad, concluyere las obras á que se refiere el art. 8º, antes de los siete años que en él se fijan, quedarán á beneficio de la misma los que ahorrare, comenzando á contarse los cincuenta y cinco años de que habla este artículo, despues de concluidos los siete de comenzado el canal.

«Art. 10. Durante los primeros dos años de los cincuenta y cinco mencionados en el artículo anterior, solo tendrá obligacion la empresa de establecer un vapor, el cual saldrá un dia de Mazatlán y el siguiente de Santiago, dejando de salir los domingos de cada semana.

«Desde el tercer año en adelante serán dos los vapores que recorrerán la línea, saliendo diariamente uno de Mazatlán y otro de Santiago.

«Art. 11. Se concede á la empresa la internacion, libre de todo derecho, aun el municipal, de todas las máquinas, herramientas, carros de trasportes y materiales que necesite para emplearlos en la construccion del mismo canal, haciendo oportunamente los pedidos respectivos al Ministerio de Hacienda.

«Art. 12. Los capitales invertidos en el canal y sus dependencias quedan exonerados de toda contribucion directa ó indirecta por el término de veinte años, contados desde el dia en que principie sus trabajos la empresa.

«Art. 13. La empresa conducirá grátis, de un extremo á otro del canal, la balija del correo, recibiendo y repartiendo los dependientes de los muelles la correspondencia dirigida á las poblaciones intermedias. Trasportará tambien todos los objetos de propiedad del Gobierno, por

la mitad de la tarifa. Igualmente conducirá, sin estipendio alguno, á los empleados, agentes, oficiales, tropas, trenes, municiones de boca y guerra del Gobierno general ó de los Estados, cuando caminen por causa del servicio público.

«Art. 14. Los precios de pasaje y flete de cargas serán tan cómodos, que ofrezcan cuenta á la clase menesterosa para trasportar sus efectos por el canal, debiendo someterse los aranceles que se formen á la aprobacion del Gobierno.

«Art. 15. El Gobierno establecerá en los muelles del canal las oficinas que tenga por conveniente, para lo que concierna al servicio público.

«Art. 16. Concluidos los cincuenta y cinco años de que habla el artículo 9?, quedarán á beneficio del Gobierno el canal, muelles, almacenes, oficinas, buques, vapores y pangos de la línea, en el número marcado en los artículos respectivos, y todo en estado de medio uso por lo menos.

«Art. 17. La compañía es y será exclusivamente mexicana, y no podrá enajenar ni hipotecar, en ningun caso, las concesiones que se le otorgan en este decreto, ni tampoco el canal ó sus dependencias, á ningun gobierno extranjero, siendo nula y de ningun valor la enajenacion ó hipoteca que hiciere. Para enajenar ó hipotecar las concesiones, ó el canal ó sus dependencias, á extranjeros ó á compañías en que haya extranjeros, se observarán las reglas siguientes: En caso de que, en virtud del derecho de hipoteca, llegare á enajenarse lo hipotecado á cualquier postor, ó en caso de que, en virtud del mismo derecho, se adjudicare lo hipotecado á los acreedores, ó en caso de que se haga desde luego la enajenacion, sin previa hipoteca, los extranjeros que por tales medios llegaren á adquirir la propiedad que antes tenia la empresa, serán considerados en todo como mexicanos; no podrán nunca alegar, respecto de esa propiedad, derecho de extranjería, y quedarán sujetos á las leyes y tribunales de la República Mexicana.

«Art. 18. Todos los extranjeros que tomen parte en la empresa, sea como accionistas, empleados, ó con cualquier otro título ó carácter, serán considerados en todo como mexicanos; no podrán alegar, respecto

de sus títulos relacionados con la empresa, derechos de extranjería; no tendrán, ni aun alegando denegacion de justicia, otros derechos, ni otros medios de hacerlos valer, en todo lo concerniente á la misma empresa, que lo que las leyes de la República conceden á los mexicanos, y no podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

«Art. 19. Las concesiones otorgadas en el presente decreto, caducarán porque la compañía no cumpla con alguna de las obligaciones que se le imponen. En tal caso no solo perderá la concesion, de que el Gobierno podrá disponer á su arbitrio, sino todos los gastos y obras que hubiere hecho, y que quedarán á beneficio de la nacion.

«Art. 20. Toda duda sobre la inteligencia ó ejecucion de este decreto será decidida por los tribunales competentes, con arreglo á las leyes.

«Art. 21. Las obligaciones que contrae la empresa se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor, debiéndose presentar al efecto al Gobierno las noticias y pruebas respectivas, dentro del término de seis meses, contados desde la fecha en que dichos casos hubieren ocurrido. El caso que ocurra se someterá al conocimiento del tribunal competente. En la decision se expresará si está justificado ó no el caso fortuito ó de fuerza mayor, y si ha sido ó no bastante uno ú otro para suspender las operaciones de la compañía. Si las noticias y pruebas no se presentaren dentro del término de seis meses, contados desde la fecha en que se asegure que han ocurrido el caso fortuito ó de fuerza mayor, por solo este hecho ya no podrá la compañía alegar en ningun tiempo la existencia de ellos. El tiempo que por caso fortuito ó de fuerza mayor perdiere la empresa en la canalizacion ó en la construccion de muelles y oficinas, le será repuesto.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio del Gobierno nacional en Chihuahua, á 25 de Agosto de 1866.—*Benito Juarez.*—Al C. José María Iglesias, Ministro de Justicia, Fomento é Instruccion pública.»

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes.

Independencia, libertad y reforma. Chihuahua, Agosto 25 de 1866.—*Iglesias.*—Ciudadano. . . .

Decreto.—Diciembre 20 de 1870.

La empresa que por las leyes de 6 de Octubre de 1867 y 2 de Enero de 1869, fué autorizada para construir y explotar un ferrocarril interoceánico en el Istmo de Tehuantepec, lo está además para establecer entre el Océano pacífico y el Golfo de México, en el propio Istmo, un canal navegable para embarcaciones cuyo calado no exceda de seis metros, y para ejecutar todas las obras accesorias á dicho canal.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

CAPITULO I.

Del permiso para el establecimiento de un canal de navegacion en el Istmo de Tehuantepec, y del plazo y fianza para la presentacion de sus planos.

«Art. 1º La empresa que por las leyes de 6 Octubre de 1867 y 2 de Enero de 1869, fué autorizada para construir y explotar un ferrocarril interoceánico en el Istmo de Tehuantepec, lo está además para establecer entre el Océano Pacífico y el Golfo de México, en el propio Istmo, un canal navegable para embarcaciones cuyo calado no exceda de seis metros, y para ejecutar todas las obras accesorias á dicho canal, tales como esclusas, puertos, bahías, diques, muelles, estaciones y depósitos de alimentacion, pudiendo explotar el repetido canal y aprovecharse de sus productos, hasta que hayan trascurrido noventa y nueve años, contados desde esta fecha.

«El Gobierno Mexicano protegerá la ejecucion, conservacion y seguridad de las obras, con toda la fuerza que estimare conveniente.

«Art. 2º Dentro de tres años, contados desde esta fecha, deberán estar terminadas las exploraciones del terreno, levantados los planos y per-

files correspondientes, y sometidos á la aprobacion del Ejecutivo, sin la cual no podrá emprenderse ninguna obra. En el levantamiento de los planos y perfiles intervendrán peritos nombrados por el Ejecutivo, y expensados por la empresa.

«Es obligacion de la empresa comenzar los trabajos dentro de un año, contado desde que los planos y perfiles hayán sido aprobados por el Ejecutivo.

«Art. 3º Dentro de noventa dias, contados desde la fecha de esta ley, se afianzará por la empresa, á satisfaccion del Ejecutivo, el pago al tesoro público de la suma de 50,000 pesos, en caso de que dentro del plazo fijado en el art. 2º no se presenten los planos y perfiles á que dicho artículo se refiere.

«Art. 4º Las obligaciones impuestas á la empresa se suspenderán si por caso fortuito ó impedimento emanado de fuerza mayor se hallare imposibilitada de llenarla dentro de los plazos fijados en el art. 2º

«La suspension, en los casos de que habla el párrafo anterior, durará el mismo tiempo que hubiere durado su causa, cuyo principio y término se justificarán ante el Ejecutivo, á lo sumo dentro de dos meses despues de presentarse el impedimento; y si esto no se hiciere en el plazo fijado, en ningun tiempo podrá la empresa alegar la existencia de caso fortuito ó de fuerza mayor.

CAPITULO II.

Auxilios ministrados por la Nacion.

«Art. 5º De los terrenos baldíos que hubiere en el Istmo, el Gobierno mexicano cede á la empresa la faja necesaria para la línea del canal, y además la mitad de los que se encuentren dentro de una zona de ocho kilómetros de ancho á cada uno de sus lados en todo el trayecto.

«Dichos terrenos baldíos se dividirán, donde su extension lo permita, en cuadrados de ocho kilómetros por lado; y cuando tengan menos de diez y seis kilómetros á lo largo del canal, se dividirán en dos por-

ciones de igual superficie, perteneciendo una á la nacion y otra á la empresa. Las porciones divididas se numerarán en cada lado, comenzando en ambos por el número uno en el Norte, y siguiendo en el órden numérico hácia el Sur. Alrededor de cada lote ó porcion, se dejará un camino de veinticinco metros de ancho.

«Todas las porciones señaladas con los números impares en el lado occidental del canal, se reservan en pleno dominio á la nacion, y de la misma manera se reservan en el lado oriental todas las porciones marcadas con los números pares, cediendo á los concesionarios las porciones restantes, en propiedad, revocables solamente en el caso de que no concluya el canal.

«El deslinde de estos terrenos se hará con arreglo á las leyes comunes, y mediante la intervencion de peritos nombrados por el Gobierno y expensados por la empresa, sin privar á nadie de cualquiera propiedad ó posesion que alegare antes de ser vencido en juicio.

«Art. 6º La empresa podrá exigir la expropiacion por causa de utilidad pública, de las propiedades privadas cuya ocupacion fuere necesaria para el establecimiento del canal ó de sus dependencias naturales. Dichas propiedades serán ocupadas, mediante la indemnizacion en que convengan dos peritos, de los cuales nombrará uno cada parte, y estos, antes de comenzar á actuar, señalarán un tercero para que decida en caso de discordia. Si los peritos no estuvieren de acuerdo en la designacion del tercero, este será nombrado por el juez de distrito del Estado á que pertenezca la propiedad por ocupar, ó por aquel á quien dicho juez delegare esta facultad.

«Los terrenos y materiales de construccion de propiedad federal que fueren necesarios para el establecimiento del canal ó de sus dependencias, serán entregados gratuitamente á la empresa.

«Art. 7º Durante el tiempo necesario para la construccion del canal, la empresa podrá importar al Istmo, libre de derechos, los materiales, máquinas, herramientas, carbon de piedra, carruajes y útiles necesarios. Terminada la construccion, solo podrán introducirse libre de derechos, las máquinas y carbon de piedra que necesitare hasta noventa y

nueve años, contados desde esta fecha, haciendo uso así de esta exencion como de la anterior, segun las reglas y limitaciones que se dicten por el Ejecutivo.

«Art. 8º Durante noventa y nueve años, contados desde esta fecha, el Gobierno mexicano no exigirá contribucion alguna por el tránsito del canal, ni por los capitales que en él se inviertan.

«Al concluir este plazo entrará la nacion en la libre, completa y absoluta posesion, propiedad y goce del canal, así como de todas sus construcciones, accesorios, pertenencias, aparatos y máquinas fijas, y de cuanto deba reputarse naturalmente afecto á su servicio, efectuándose esta posesion, sea cual fuere la empresa ó empresas á las cuales pertenezca al espirar este plazo, el dicho canal y sus dependencias.

CAPITULO III.

Condiciones relativas á la explotacion.

«Art. 9º El tránsito por el canal será libre para todos los habitantes del globo; todas las naciones podrán usarlo para el paso de sus tropas, municiones y buques de guerra en tiempo de paz; pero su entrada será rigurosamente cerrada á las tropas, municiones y buques de guerra pertenecientes á las naciones que estén en guerra con otra ú otras.

«El canal será neutral y comun á todas las naciones que estén en paz con la República Mexicana; pero los derechos de tránsito y otros que se cobren por su uso, se aumentarán en veinticinco por ciento á los buques y mercancías de las naciones que no tuvieren, respecto del tránsito, tratado de neutralidad con México.

«Art. 10. Los aranceles y reglamentos para el uso del canal y de sus dependencias serán formados por la empresa y sometidos anualmente á la aprobacion del Ejecutivo, sin lo cual no serán puestos en observancia.

CAPITULO IV.

Cláusulas diversas.

«Art. 11. La empresa tendrá obligacion de construir y conservar dos faros de primera clase en los lugares que designe el Ejecutivo, cuyos faros serán de la pertenencia exclusiva de la nacion, y estarán concluidos antes de que el canal sea puesto al servicio público.

«Art. 12. Cuando hayan trascurrido veinte años, contados desde esta fecha, comenzará la nacion á percibir la quinta parte de todas las sumas que por utilidades se paguen á los accionistas, ó por intereses á los tenedores de bonos ú obligaciones, durando dicha percepcion hasta el tiempo en que el canal y sus obras accesorias pasen al dominio de la nacion, segun se previene en el art. 8º

«Art. 13. La direccion y manejo del canal pertenecerán á la empresa y serán ejercidos por ella, reservándose el Gobierno el derecho de nombrar el número de miembros de la junta directiva, comprendida entre la tercera y cuarta parte del total de los que hayan de formarla, cuyos directores podrán examinar los libros, cuentas, correspondencias, contratos y demas documentos, y tendrán las mismas facultades, prerogativas y emolumentos que los restantes. Tambien podrá el Gobierno establecer comisiones que vigilen las obras y trabajos y le ministren informes respecto de la organizacion de la empresa, del estado de los trabajos, del capital empleado en ellos y de todo cuanto crea necesario para tener conocimiento exacto relativamente á esta vía de comunicacion.

«La empresa estará obligada á dar al Ejecutivo ó á sus agentes, todos los años y en las ocasiones extraordinarias en que aquel lo determine, todos los informes antes mencionados, así como á mantener constantemente el canal y sus dependencias, en perfecto y buen estado de uso.

«Art. 14. La empresa á que esta ley se refiere es y será siempre exclusivamente mexicana, y aun cuando se forme en el extranjero, se considerará, sin embargo, como constituida ahora en la República Mexicana, cual si en ella misma se hubiere formado y organizado, con ar-

reglo á las leyes de este país; pero si estimare oportuno constituir compañías separadas bajo las razones sociales que escoja para cada uno ó para varios de los ramos comprendidos en las operaciones que debe ejecutar, podrá instituir tales compañías, formándolas y organizándolas, ya sea en la República ó ya sea en los Estados-Unidos del Norte, conforme á las leyes generales ó especiales del lugar en que las instituya, aunque siempre deberán ser consideradas como dependientes en todo de la misma compañía principal exclusivamente mexicana, y sujetas en consecuencia á las prescripciones de esta ley.

«Art. 15. En virtud de lo prevenido en el artículo anterior, esta empresa y cualquiera otra que pueda sucederle, así como todos los extranjeros y sucesores de estos que en ella tomen parte como accionistas, empleados, ó con cualquier otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha empresa se refiera: no podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con ella, derechos de extranjería: aun por denegacion de justicia, no tendrán más derechos y medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos, ni podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

«Art. 16. Las restricciones del artículo anterior no tendrán lugar en las disensiones ó diferencias que se susciten entre extranjeros y accionistas fuera de la República, en cuyo caso se podrán examinar y decidir como si tales restricciones no existiesen, pero sin que los fallos de los tribunales extranjeros afecten en manera alguna á las prescripciones de esta ley, á la empresa concesionaria, que se reputa mexicana para todos los efectos de la misma, ni á los intereses mexicanos.

«Art. 17. La empresa no podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones de esta ley, ni el canal, ni sus obras accesorias, sin consentimiento previo del Gobierno general, y en ningun caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el canal, ni sus obras accesorias á ningun gobierno extranjero, siendo nula y de ningun valor la enajenacion ó hipoteca que se hiciere. Tampoco podrá la empresa admitir en ningun caso como socio á un gobierno extranjero, siendo

igualmente nula y de ningun valor cualquiera estipulacion que hiciere en este sentido. Se autoriza sin embargo á la empresa, para que sin aprobacion del Gobierno pueda expedir y vender bonos y obligaciones, cuándo, en las cantidades, y por el precio que juzgare conveniente y para asegurar el pago, hipotecando solo el canal y sus obras accesorias, con tal que la hipoteca no se extienda á la concesion y que se constituya á favor de individuos ó asociaciones particulares. Todas las obligaciones, hipotecas y gravámenes que se impusieren sobre el canal ó sobre sus dependencias, caducarán al vencimiento de los noventa y nueve años de que habla el art. 8º

«Art. 18. Esta concesion caducará:

«I. Por no estar hechos los reconocimientos y determinacion del trayecto dentro de tres años, contados desde esta fecha.

«II. Por no comenzar las obras de construccion dentro de un año, contado desde que los planos sean aprobados por el Ejecutivo.

«III. Por no invertir en las obras á lo menos un millon de pesos durante el primer año de los trabajos, ó tres millones en cada uno de los siguientes, hasta su término, salvo el caso de fuerza mayor debidamente comprobado.

«IV. Por infringir cualquiera de las cláusulas de esta ley, en las que se previene que no podrá la empresa traspasar ni enajenar las concesiones de la misma ley, ni el canal, ni sus obras accesorias, sin previo consentimiento del Gobierno federal, y que en ningun caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el canal, ni sus obras accesorias á ningun gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlos en ningun caso como socios.

«V. Por caducidad de la concesion hecha en 2 de Enero de 1869, y á que se refiere el art. 1º de la presente.

«VI. Por interrupcion del libre tránsito del canal durante más de trescientos sesenta y cinco dias consecutivos despues de aquel en que se haya abierto al uso público.

«Si la empresa faltare á las obligaciones ó traspasare las restricciones que le impone esta ley, ó no mantuviere el canal ó sus dependencias en

perfecto estado de uso, quedará sujeta á la reparacion de la falta y á la correspondiente indemnizacion, que se fijará por los peritos nombrados, uno por el Ejecutivo y otro por la empresa, los cuales antes de comenzar á desempeñar su encargo señalarán un tercero, para que en caso de discordia decida sobre las diferencias que puedan suscitarse. Si ocho dias despues de ser nombrados dos peritos no estuvieren de acuerdo para el señalamiento del tercero, este será designado por el tribunal que en segunda instancia deba conocer de los asuntos federales en la capital de la República.

«Art. 19. Si ocurriere el caso de caducidad dentro de los noventa y nueve años á que el art. 8º se refiere, la empresa perderá las concesiones que le otorga esta ley, y el Gobierno podrá disponer de ellas libremente; pero conservará la misma empresa, hasta que termine el plazo de noventa y nueve años, la propiedad de las obras que hubiere construido. En este caso, la nacion ó la nueva empresa á quien el Gobierno traslade las concesiones caducas, tendrán la facultad de tomar las obras ejecutadas, previo el pago en dinero efectivo ó en títulos de la nueva empresa, por el precio que fijen dos peritos nombrados, uno por cada parte, ó un tercero que ellos designen para el caso de discordia. Si treinta dias despues de nombrados los dos primeros peritos no se hubieren puesto de acuerdo para designar el tercero, lo nombrará el tribunal de segunda instancia que conozca de los asuntos federales de la demarcacion en que se encuentre una parte mayor del canal.

«En todo caso, al espirar el término de los noventa y nueve años cesarán las concesiones que otorga esta ley, y la propiedad de las obras ejecutadas pasará *ipso facto* á la nacion.

«Art. 20. Toda duda ó controversia sobre la inteligencia ó ejecucion de esta ley, será decidida por los tribunales federales competentes de la República Mexicana, con arreglo á las leyes de la misma.

«Art. 21. La empresa establecerá en la capital de la República un apoderado ámplia y suficientemente autorizado, y con las instrucciones necesarias para entenderse con el Gobierno federal y demas autoridades, en todos los negocios referentes á esta concesion.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Diciembre 14 de 1870.—*José María Lozano*, diputado presidente.—*Guillermo Valle*, diputado secretario.—*Protasio P. Tagle*, diputado secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á 20 de Diciembre de 1870.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y demas fines.

Independencia y libertad. México, Diciembre 20 de 1870.—*Balcárcel.*

Decreto.—Abril 8 de 1873.

Apertura del Canal de Mojarras que debe unir el rio de Tangüijo con la laguna de Tampamachoes.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente constitucional de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. El Ejecutivo auxiliará al Ayuntamiento del puerto de Túxpam con cinco mil pesos para la apertura del Canal de Mojarras, que debe unir al rio de Tangüijo con la laguna de Tampamachoes, haciéndose el gasto con cargo á la partida de $150,000 consignados en el presupuesto vigente para obras en los puertos.

«Palacio del poder Legislativo de la Union. México, Abril 8 de 1873. —*Francisco G. Palacio*, diputado presidente.—*Vidal Castañeda y Nájera*, diputado secretario.—*S. Nieto*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 8 de Abril de 1873.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Abril 8 de 1873.—*Balcárcel.*—Ciudadano......

Decreto.—Enero 15 de 1874.

Se faculta al Ejecutivo para que con cargo á la partida 994 de la ley de presupuestos de egresos, invierta hasta quince mil pesos en la apertura de un canal que comunique á la laguna de Tamiahua con el rio Pánuco.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«Artículo único. Se faculta al Ejecutivo para que con cargo á la partida 994 de la ley vigente de presupuesto de egresos, invierta hasta quince mil pesos en la apertura de un canal que comunique á la laguna de Tamiahua con el rio Pánuco.

«Palacio del Congreso de la Union. México, Enero 15 de 1874.—*M. Romero Rubio*, diputado presidente.—*Francisco Castañeda y Nájera*, diputado secretario.—*A. Riba y Echeverría*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 15 de Enero de 1874.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Independencia y libertad. México, Enero 15 de 1874.—*Balcárcel.*—Ciudadano......

CANALES.—Sobre prolongacion del canal de Chalco. Véase el decreto de 28 de Enero de 1866 en la palabra CHALCO.

CANALES.—Establecimiento de un canal en el Istmo de Tehuantepec. Véanse los decretos de 22 de Mayo de 1872 y el de 15 de Enero de 1874 en la palabra TEHUANTEPEC.

CENTAVOS.—Véase la Circular de 13 de Enero de 1871 en la palabra CUENTAS.

COMANJA á LEON.

Decreto.—Enero 19 de 1873.

Se autoriza al Ejecutivo para que de la partida del presupuesto vigente destinada á caminos no especificados, pueda gastar hasta la suma de mil pesos que empleará en la apertura de un camino nacional de Comanja á Leon.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«Artículo único. Se autoriza al Ejecutivo para que de la partida del presupuesto vigente destinada á «caminos no especificados,» pueda gastar hasta la suma de mil pesos que empleará en la apertura de un camino nacional de Comanja á Leon.

«Palacio del Congreso de la Union. México, Enero 19 de 1874.—*M. Romero Rubio*, diputado presidente.—*A. Riba y Echeverría*, diputado secretario.—*S. Nieto*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 19 de Enero de 1874.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Independencia y libertad. México, Enero 19 de 1874.—*Balcárcel.*—Ciudadano......

COMUNICACIONES.

Circular núm. 181.—Octubre 29 de 1869.

Se pondrá al márgen y abajo de la direccion de cada una de las comunicaciones que envíe con el extracto respectivo, ya en consulta, informe, remision ó recibo de documentos ó contestacion, la seccion numerada á que corresponda el asunto que se trate.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 1ª—Circular núm. 181.—Siendo necesario para el pronto despacho de los negocios que tiene esta Tesorería con relacion á todas las oficinas de Hacienda, el saber en el acuerdo la seccion de la misma que los tramita y tiene á su cargo, se recomienda á vd. muy especialmente cuide en lo sucesivo de poner al márgen y abajo de la direccion de cada una de las comunicaciones que envíe con el extracto respectivo ya en consulta, informe, remision, ó recibo de documentos ó contestacion, la seccion numerada á que corresponda el asunto de que se trate; en el concepto de que la 1ª es de recaudacion, la 2ª de pagos civiles y recaudacion de extinguidos fondos especiales, la 3ª de pagos militares, la 4ª de glosa de cuentas de Aduanas marítimas y fronterizas, y la 5ª de contabilidad general; así como de que esta propia Tesorería siempre expresa al pié de su timbre la seccion por la cual libra sus órdenes, circulares y todas sus comunicaciones.

Sírvase vd. acusarme el recibo correspondiente.

Independencia y libertad. México, Octubre 29 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano......

CONTRIBUCIONES.

Decreto.—Noviembre 19 de 1867.

Impuestos que se establecen para la conservacion de los caminos.

El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes sabed, que:*

Considerando: que el impuesto conocido con el nombre de *peajes*, origina á los causantes detenciones y molestias, que pesan particularmente sobre la clase más pobre de la poblacion;

Considerando: que es conveniente preparar desde ahora la percepcion de los impuestos, de manera que se facilite el futuro establecimiento de la completa libertad del comercio interior;

Considerando, por último, que los efectos que por esta ley se gravan son los que realmente hacen más uso de los caminos, y que deben ser por lo mismo los que suministren los medios de repararlos;

He tenido á bien, en uso de las facultades de que me hallo investido, decretar lo siguiente:

Art. 1º Se suprime en toda la República el impuesto conocido con el nombre de *peajes*.

Art. 2º Para atender á la apertura y conservacion de los caminos, se establecen los impuestos siguientes:

1º Cincuenta centavos anuales al millar sobre el valor de todas las fincas rústicas de la República, pagados por tercios adelantados.

2º Cincuenta centavos anuales al millar sobre el valor de las fábricas y molinos de cualquiera clase que sean, pagados tambien por tercios adelantados.

3º El derecho de un peso por cada ocho arrobas á todos los efectos extranjeros que se introduzcan por las aduanas marítimas ó fronterizas de la República.

4º Las empresas de carruajes para conduccion de pasajeros, pagarán un centavo por kilómetro de camino que sus carruajes recorran. El pago se hará por meses cumplidos, computándose la distancia recorrida, por el número de viajes que cada carruaje haga durante el mes.

Art. 3º El cobro de los impuestos que por esta ley deban pagar las fincas rústicas, fábricas y molinos, quedará encargado á los gefes de hacienda respectivos, y en el Distrito federal lo hará la oficina de contribuciones directas.

Art. 4º El cobro á los bultos de efectos extranjeros, se hará tambien á la maquinaria y demas objetos exceptuados por las leyes, y solo gozarán de la exencion los que la tuvieren por concesiones expresas anteriores, ó que en lo sucesivo se dieren; y se verificará tal cobro por los administradores de las aduanas marítimas ó fronterizas, quienes pondrán los fondos que recauden á disposicion del Ministerio de Fomento, sin poder en ningun caso distraerlos del objeto á que están destinados.

Art. 5º El Ministerio de Fomento queda facultado para variar, cuando lo creyere conveniente, la manera de hacer el cobro de los impuestos referidos.

Art. 6º El producto de estos impuestos queda exclusivamente destinado á la construccion de los caminos.

Art. 7º Los impuestos que establece esta ley, comenzarán á cobrarse desde el dia 1º de Enero de 1868.

Artículo transitorio. Para que el Ministerio de Fomento no carezca de pronto de los fondos que necesite para la reparacion de los caminos, las recaudaciones de peajes hoy establecidas continuarán hasta el dia último de Enero de 1868.

Por tanto, mando se imprima, publique y circule, para que se le dé el debido cumplimiento.

Palacio del Gobierno nacional en México, á 19 de Noviembre de 1867.

—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Noviembre 19 de 1867.—*Balcárcel.*

Circular.—Enero 23 de 1868.

Relativa al decreto de 19 de Noviembre de 1867, sobre impuestos para la conservacion de caminos.

El decreto de 19 de Noviembre próximo pasado, que creó el nuevo impuesto sobre bultos á los efectos extranjeros, lo consignó exclusivamente á la construccion y reparacion de los caminos de la República.

En consecuencia, conservará vd. en su poder y á disposicion de este Ministerio de Fomento, las cantidades que se cobren, sin disponer de ellas en ningun caso, y sin órden expresa de esta Secretaría.

Mensualmente remitirá vd. una noticia circunstanciada de la suma á que asciendan los productos indicados.

Independencia y libertad. México, Enero 23 de 1868.—*Balcárcel.*

CONTRIBUCION que se establece para la composicion de caminos. Véase la suprema órden de 5 de Junio de 1793 en la palabra PEAJES.

CONTRIBUCION establecida para la construccion de una calzada y un puente. Véase el decreto de 13 de Marzo de 1839 en la palabra LEON.

CONTRIBUCION que se establece en Puebla para la reparacion del camino de Perote. Véase PEROTE.

CONTRIBUCION. Véase la disposicion de 21 de Octubre de 1863 en la palabra CAMINOS.

CORDOBA á GOAPINOLE.

Decreto.—Abril 14 de 1875.

Son libres de derechos catorce mil pesos destinados á la compra de material para un ferrocarril de Córdoba á Goapinole.

Ministerio de Hacienda y crédito público.—Seccion 1ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Son libres de derechos catorce mil pesos que exportarán por Veracruz los Sres. J. Carbalo y Manuel Abascal, destinados á la compra de material para un ferrocarril de Córdoba al Goapinole. El Ejecutivo pedirá las garantías necesarias sobre la inversion de dicha suma.

«Palacio del poder Legislativo. México, Abril 13 de 1875.—*Antonino Tagle*, diputado presidente.—*Luis G. Alvírez*, diputado secretario.—*M. Sanchez Mármol*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 14 de Abril de 1875.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Francisco Mejía, Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda y crédito público.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y demas fines.

Independencia y libertad. México, Abril 14 de 1875.—*Mejía.*—Ciudadano......

CORREO.

Circular núm. 202.—Mayo 23 de 1870.

Sobre francatura de correspondencia que siguen el Ministerio de Fomento y la Tesorería general con los directores y pagadores de los caminos nacionales.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 202.—Con fecha 20 del presente me dice el C. Ministro de Fomento lo que sigue:

«El C. Ministro de Gobernacion me dice en oficio de ayer lo siguiente:—El C. Administrador general de correos, en oficio de 17 del actual, me dice:—Para debido cumplimiento de la resolucion suprema relativa á la francatura de la correspondencia que siguen el Ministerio de Fomento y la Tesorería general con los directores y pagadores de los caminos nacionales, y expresa su comunicacion de vd. de ayer, se ha circulado ya la referida órden á los administradores principales del ramo.—Y lo trascribo á vd. como resultado de su oficio relativo fecha 14 del corriente.—Y lo inserto á vd. con el fin de que lo comunique á los ciudadanos pagadores, y para que en lo sucesivo no admita en las cuentas que aquellos remiten, la partida concerniente á gastos de correspondencia oficial.»

Y lo traslado á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes, advirtiéndole que la gracia concedida solo deberá tener efecto en la correspondencia que se dirija por los directores ó pagadores al mencionado Ministerio y Tesorería general, y de ninguna manera á otras corporaciones ó personas particulares, con las cuales no tienen que entenderse oficialmente los directores y pagadores en lo relativo á caminos.

Independencia y libertad. México, Mayo 23 de 1870.—*Manuel P. Izaguirre.*—Ciudadano......

CORTES de CAJA.

Circular núm. 245.—Enero 19 de 1871.

Los pagadores ó encargados de hacer los pagos de los caminos nacionales remitirán por duplicado los cortes de caja y balanzas mensuales á la Tesorería general.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 245.—Como algunos pagadores ó encargados de hacer los pagos de los caminos nacionales, han dejado de remitir por duplicado sus cortes de caja y balanzas mensuales á esta Tesorería, se ve en la necesidad de recordarles este deber, esperando que en lo sucesivo lo llenarán oportunamente, sin dar lugar á otra prevencion.

Dígolo á vd. para su cumplimiento, bajo el concepto de que me acusará recibo de la presente.

Independencia y libertad. México, Enero 19 de 1871.—*M. P. Izaguirre.*

Circular.—Marzo 31 de 1875.

Términos en que deberán practicarse los cortes de caja de las pagadurías, y otras prevenciones sobre pagos.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 3ª—Circular núm. 412.—El C. Ministro de Hacienda y crédito público, en suprema órden fecha 24 del actual, me dice lo que sigue:

«El C. Presidente de la República, de acuerdo con su programa que tiende á moralizar la Administracion pública por cuantos medios están á su alcance, y á cumplir con el deber de vigilar la conducta de los empleados, dictando las disposiciones convenientes para el mejor servicio de las rentas del Erario; convencido, por otra parte, de que las medidas que se han tomado hasta hoy por las diversas Secretarías del

Despacho y por esa Tesorería general, han sido ineficaces para cortar las frecuentes quiebras de empleados que manejan fondos; y considerando que los esfuerzos que se han puesto en práctica para que tanto el ejército nacional como los demas gastos de la Administracion hayan sido cubiertos con regularidad en el dilatado período de siete años, han sido tambien ineficaces; teniendo además presente que al practicarse sus cortes de caja mensuales á las Pagadurías tanto civiles como militares, y al hacerse el reconocimiento de sus existencias se encuentran casi siempre recibos por suplementos hechos sin autorizacion, ú otros gastos que por no tenerla no deberian verificarse; que necesariamente la falta de esos fondos, que deberian hallarse en efectivo, ocasiona un desnivel, que en muchos casos ha traido consigo la quiebra de los guardianes de aquellos caudales, cuya circunstancia no solo cede en perjuicio de los interesados, sino en el del buen nombre y dignidad del Supremo Gobierno; el C. Presidente, en acuerdo de esta fecha, se ha servido disponer:

«Primero.—Que esa Tesorería general y por medio de sus representantes en los Estados, los gefes de Hacienda, al practicarse el corte de caja del dia 1º del entrante Abril, proceda á examinar si las existencias que resultan en efectivo en las Pagadurías del ejército y caminos, están conformes con dicho corte de caja, debiendo desde esa fecha trasladarse á la misma Tesorería y á las Gefaturas de Hacienda de los Estados, las cajas de las Pagadurías de caminos y las militares, cuyos cuerpos, brigadas ó divisiones no estén en movilidad, sino establecidos en lugar fijo, y donde residen dichas Gefaturas; en concepto que solo podrán sacarse de la Tesorería y de esas oficinas cuando las fuerzas se pongan en marcha.

«Segundo.—Que dichas existencias, sin perder su orígen, se conserven en las propias cajas, así como ingresarán á ellas en lo sucesivo tambien los fondos que sigan recibiendo las Pagadurías, quienes para toda extraccion que en lo de adelante haya de hacerse, darán previamente conocimiento al ciudadano tesorero general ó al gefe de Hacienda respectivo.

«Tercero.—Que para hacer más eficaz la vigilancia de los caudales públicos que por diversas disposiciones está encomendada á la Tesorería general, esta, y por medio de sus Gefaturas, intervenga directamente en todo pago ó gasto extraordinario que en lo sucesivo haya de practicarse, cuidando escrupulosamente y bajo su más estricta responsabilidad, de que los que se verifiquen sean legales, y se comprueben con los documentos y demas requisitos que para el caso exigen las leyes y reglamentos vigentes relativos.

«Cuarto.—Para que esta disposicion no entorpezca el servicio, ni en los caminos, desagües, cuerpos, brigadas ó divisiones, dejen de percibir con toda oportunidad sus haberes ó asignaciones, la Tesorería general y las Gefaturas cuidarán de que los pagadores saquen de sus cajas cada cinco dias, como buenas cuentas, las cantidades que necesiten para gastos ó socorros diarios, y los de caminos, todos los sábados lo que importe su raya, debiendo en lo sucesivo la Tesorería practicarles su corte de caja como á las demas Pagadurías que manejen fondos.»

«Lo que comunico á vd. por acuerdo supremo para su más exacto cumplimiento, en concepto de que esa Tesorería general, haciendo uso de sus facultades, dictará las medidas que sean de su resorte, y consultará las que crea convenientes para la más estricta observancia de esta suprema disposicion.»

Y lo traslado á vd. para su cumplimiento en la parte que le corresponde.

Independencia y libertad. México, Marzo 31 de 1875.—*M. P. Izaguirre.*

CUENTAS.

Circular.—Noviembre de 1868.

Remitirán sus cuentas mensuales los Pagadores de Caminos.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 5ª—Circular núm. 94.—Para el mejor cumplimiento del encargo que se le ha conferido como pagador de la Direccion del camino de . . . . . acompaño á vd. un ejemplar del Reglamento expedido por el Ministerio de Fomento, en 1º de Octubre último, y al que debe sujetarse para todos sus procedimientos, cuidando escrupulosamente de no verificar pagos que no estuvieren comprendidos en dicho Reglamento, hasta que se le comunique la órden respectiva por conducto de esta oficina. Asímismo, y para el mejor arreglo de sus cuentas, le adjunto los esqueletos que deben servirle de modelo para la formacion de aquellas, así como la planta de esa Direccion, para su inteligencia.

Ademas, esta Tesorería previene á vd. que para que no se entorpezca el servicio público, remita á esta oficina en los primeros dias de cada mes, la cuenta del anterior, documentada y comprobada segun corresponde, cuidando de que los recibos que excedan de diez pesos se extiendan en el papel sellado respectivo.

De ser en su poder esta circular y documentos que se le remiten, me dará aviso oportunamente.

Independencia y libertad. México, Noviembre de 1868.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano . . . . .

Circular.—Junio 19 de 1869.

Siempre que el Director ausente por causa del servicio no pueda visar las memorias semanarias de rayas, materiales, etc., podrá el Pagador cubrir su importe en los términos que se previene.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 5ª—Circular núm 135.—Habiéndose manifestado al Ministerio de Fomento las dificultades que se presentaban á los pagadores de caminos para dar cumplimiento al art. 39 del Reglamento cuando se ausentaban los directores y no podian por esta causa poner su visto bueno en las memorias y demas documentos con que deben comprobar sus cuentas, se ha servido acordar que dicho artículo se reforme, agregándole al fin lo siguiente:

«Siempre que el Director, ausente por causa del servicio, no pueda visar las memorias semanarias de rayas, materiales, etc., podrá el Pagador cubrir su importe en virtud del conocimiento que debe tener del número de trabajadores, precio y cantidad del material y demas, sin perjuicio de recoger posteriormente el visto bueno respectivo, á fin de remitir sus cuentas convenientemente legalizadas.»

Lo que comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes.

Independencia y libertad. México, Junio 19 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano . . . . .

Circular.—Julio 24 de 1869.

Que los Gefes de hacienda autoricen los libros en los que debe llevarse la cuenta del año siguiente.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 146.—En atencion al poco tiempo que llevan de establecidas las pagadurías de caminos, y á que por lo mismo tienen útiles la mayor parte de los libros que se les hablitaron por esta Tesorería para llevar las cuentas correspondientes; en atencion tambien á la economía de gastos y tiempo

que seria preciso invertir para remitirles otros, he determinado que en los mismos libros continúen los asientos de la cuenta del año económico que comenzó en 1º del mes actual, con la condicion de presentarlos al respectivo gefe de hacienda con el fin de que autorice la nueva habilitacion que se hace de ellos.

Lo que digo á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes, sirviéndole de gobierno que esta circular la dirijo tambien á las Gefaturas de hacienda, con el objeto de que firmen la autorizacion de que se trata.

Independencia y libertad. México, Julio 24 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano . . . . . .

Circular.—Enero 13 de 1871.

En las cuentas no se hará uso de las fracciones decimales sino en los términos que se expresan.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 243.—Como por el decreto de 15 de Marzo de 1857 se adoptó en la República el sistema métrico-decimal, determinándose en el art. 9º que desde el 1º de Enero de 1862 quedaba prohibida cualquiera otra denominacion distinta de la prescrita en dicha ley, y algunas Gefaturas de hacienda y aduanas marítimas hacen uso de fracciones de centavo, poniendo quebrados de números enteros, como medios, tercios, cuartos y octavos de centavo, cosa que no hace más que complicar la cuenta sin producir ningun resultado en beneficio de los interesados, y que aun en caso de admitirse estas fracciones por llevar la exactitud hasta la nimiedad, seria necesario usarlas en el sistema mandado observar, esto es, poniéndolas en milésimos; esta Tesorería ha creido conveniente dirigir esta circular á las oficinas mencionadas, á fin de que al formar sus presupuestos y verificar los pagos, dividan los sueldos anuales por duodécimas, aumentando al fin del año económico, en el último pago, los centavos que hayan dejado de darse por no ser divisibles, para que de esta manera nada pierdan los interesados.

Bajo este concepto, la oficina del cargo de vd. no volverá en lo suce-

sivo á considerar ninguna fraccion de centavo, ciñéndose en un todo á lo dispuesto en la presente circular, de que me acusará recibo.

Independencia y libertad. México, Enero 13 de 1871.—*M. P. Izaguirre.*

Circular.—Enero 14 de 1871.

Método que debe observarse al formar las liquidaciones para verificar los pagos.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 244.—Habiéndose notado por las cuentas que han remitido las aduanas marítimas y gefaturas de hacienda, que al formar liquidaciones para verificar sus pagos no proceden de conformidad, pues unas veces consideran treinta dias al mes y otras no; esta Tesorería, á fin de establecer un método igual en todas las oficinas de la nacion, ha formado el modelo adjunto que comprende los diversos casos que puedan ocurrir en el particular, tomando por base los trescientos sesenta y cinco dias de que se compone el año civil, á diferencia del militar, que debe constar de trescientos sesenta, ó meses de treinta dias, segun lo expresamente determinado en el art. 52 del Reglamento de la Tesorería general, fecha 20 de Julio de 1831.

Como de la uniformidad depende el buen resultado de la cuenta general, espero de la eficacia y empeño de vd. proceda en los casos que le ocurran, de acuerdo con el modelo á que se refiere esta circular, de la que me acusará recibo, advirtiéndole que cualquiera omision que se padezca será de su exclusiva responsabilidad.

Independencia y libertad. México, Enero 14 de 1871.—*M. P. Izaguirre.*

Modelo de liquidaciones
correspondiente á la Circular núm. 244 de la Tesorería general de la nacion.

Un empleado nombrado al principio del año económico que comienza en 1º de Julio de 1870, y que no sufra alteracion en todo él, sirviendo los doce meses que termi-

nan en 30 de Junio de 1871, y que disfrute mil doscientos pesos anuales, se le abonarán cien pesos mensuales, que suman al año los...$1,200 00

Un empleado nombrado el 19 de Agosto y que tomó posesion de su empleo, previa la presentacion de su despacho el 28 del mismo, se liquidará en la forma siguiente:

Venció en trescientos siete dias, corridos de 28 de Agosto de 1870 en que tomó posesion, á 30 de Junio de 1871 en que termina el año fiscal... 1,009 31

Y como ha de recibir cien pesos completos en cada uno de los meses que sirva, y en el período citado hay diez, se deducirán de la cantidad anterior.............................. 1,000 00

En consecuencia, se le pagará por los dias que ha servido en el mes de Agosto la diferencia entre una y otra cantidad, que importa.. 9 31

El mismo individo que tomó posesion el citado 28 de Agosto de 1870, ha sido promovido á otro empleo el 19 de Marzo de 1871, y como se le habia formado liquidacion hasta 30 de Junio, en que concluye el año fiscal, se le formará ahora del modo siguiente:

Venció en doscientos tres dias, corridos desde 28 de Agosto de 1870 á 18 de Marzo de 1871, víspera del citado dia 19 de Marzo, en que comienza á disfrutar el nuevo sueldo..... 667 39

Y como segun la liquidacion anterior se pagaron por los dias de Agosto.. 9 31

Y por los meses completos de Setiembre de 1870 á Febrero de 1871 se le ministraron seis mesadas de á cien pesos.. 600 00

Que hacen un total de.. 609 31

Se le pagará por resto de su vencimimiento la diferencia de 58 08

Como cualquier caso de liquidacion que ocurra, está comprendido en los tres ejemplos asentados, se procederá de absoluta conformidad con ellos, para pagar á todos los acreedores de la nacion, en el ramo civil, que disfruten sueldo ó pension anual, pues respecto del ramo militar ya se ha dicho que los meses son de treinta dias.

México, Enero 14 de 1871.—*M. P. Izaguirre.*

Circular.—Marzo 2 de 1871.

Casos en que los Gefes de Hacienda autorizarán los libros en que se llevan las cuentas de las Pagadurías de Caminos.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 251.—

Con esta fecha digo al C. Gefe de Hacienda del Estado de Nuevo-Leon:

«Puede vd. autorizar los libros en que debe llevar la cuenta del presente año fiscal el Director del camino de San Luis Potosí á Matamoros por Linares, encargado de su Pagaduría, que con ese fin le presentó el C. Manuel Canseco. Dígolo á vd. para su cumplimiento y como resultado de su consulta relativa fecha 18 de Febrero próximo pasado, siendo de advertir que atendida la distancia en que se hayan situadas las Pagadurías de caminos, y que por este motivo pueden entorpecerse las operaciones que deben practicar en sus libros, servirá de regla general esta disposicion para que mientras subsistan y no se determine otra cosa, al principio de cada año económico los autorice la Gefatura de Hacienda á quien corresponda, en representacion de esta Tesorería general.»

Lo inserto á vd. para su conocimiento y efectos correspondientes, esperando me avise el recibo de la presente.

Independencia y libertad. México, Marzo 2 de 1871.—*M. P. Izaguirre.*

Circular.—Julio 15 de 1875.

Se aprueba el gasto para que se compren nuevos libros á las Pagadurías, y los que de este género se presenten en lo sucesivo.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 431.—El C. Ministro de Hacienda y Crédito Público en suprema órden de 14 del actual se sirve decirme lo que sigue:

«El Ministro de Fomento en oficio de ayer me dice lo siguiente:—En contestacion á su oficio de 9 del actual, en que somete á la aprobacion de esta Secretaría el gasto que ha sido necesario erogar para comprar nuevos libros á las Pagadurías, el Presidente se ha servido acordar diga á vd. que se aprueba dicho gasto y los que de este género se presenten en lo sucesivo.—Trasládolo á vd. como resultado de su oficio relativo de 8 del corriente, número 18.»

Comunícolo á vd. para su conocimiento, acusándome recibo de esta circular.

Independencia y libertad. México, 15 de Julio de 1875.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano . . . . .

CUERNAVACA.

Convocatoria.--Diciembre 26 de 1855.

Se convocan postores para la construccion de un camino de Cuernavaca á Acapulco.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—El Exmo. Sr. Presidente sustituto ha tenido á bien disponer que se convoquen postores para la construccion de un camino carretero desde Cuernavaca al puerto de Acapulco, previniendo que las personas que deseen hacer postura, ocurran á esta secretaría de mi cargo dentro del término de un mes, contado desde esta fecha, á fin de que instruidas en las bases que en ella se les presentarán, pue-

dan dirigir en pliego cerrado sus propuestas respectivas á la misma secretaría.

Y de órden de S. E. se hace saber al público para los fines consiguientes.

México, 26 de Diciembre de 1855.—*Siliceo.*

CUERNAVACA.—Véase el decreto de 14 de Diciembre de 1870 en la palabra VERACRUZ.

CUAUTITLAN.

Febrero 14 de 1866.

Lugar en donde debe construirse el camino del ferrocarril de Cuautitlán.

Ministerio de Fomento.—S. M. el Emperador, con fecha 12 del actual, se ha servido expedir el acuerdo siguiente:

«Concedemos permiso á D. Luis Binel, para que el ferrocarril de México á Cuautitlán, en vez de empezarse á construir en el potrero de San Fernando, situado en la Ribera de San Cosme de esta capital, comience en la ciudad de Guadalupe Hidalgo y siga la direccion para el pueblo de Tlalnepantla, atravesando la hacienda de la Escalera, conforme al plano presentado á nuestro Ministerio de Fomento.

«El interesado podrá colocar provisionalmente sus rieles, tanto en el tramo de Tlalnepantla á Tacuba por Atzcapotzalco, como en el de Guadalupe á Tlalnepantla, sobre el camino carretero, ocupando al efecto una zona de cinco metros en uno de sus lados, y dejando libre el resto de la calzada, que no será menos de siete metros, para que la circulacion ordinaria quede expedita y separada del ferrocarril por un foso cuyas dimensiones serán determinadas por los ingenieros del Gobierno.

«Los dos tramos expresados podrán ser establecidos para traccion animal; pero este permiso solo importa el aumento de la línea de Gua-

dalupe á Tlalnepantla, y no otra reforma de la concesion acordada al Sr. Binel para el ferrocarril de México á Cuautitlán.»

Es copia. México, Febrero 14 de 1866.—El Subsecretario interino de Fomento, *Francisco Jimenez.*

CUAUTITLÁN.—Véase tambien México á Toluca.

DESPACHOS.

Circular.—Mayo 28 de 1868.

Que se cumpla con lo prevenido en los artículos 46 y 47 de la ley de papel sellado, sobre presentacion de despachos y pena que se impone al que no lo verifique.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Con fecha 17 de Setiembre último, y bajo el núm. 9, dirigí á vd. la circular siguiente:

Por el Ministerio de Hacienda y Crédito público, con fecha 14 del actual, se me dice lo siguiente:

«Impuesto del oficio de vd. fecha 22 de Agosto próximo pasado, relativo á que se cumpla por todos los empleados de la nacion con lo prevenido en los artículos 46 y 47 de la ley de papel sellado, fecha 14 de Febrero de 1856, dispone el C. Presidente que exija vd. la respectiva presentacion de los despachos con todos los requisitos de la misma ley, pero comunicándolo á los interesados con un mes de anticipacion, por ser preciso tener en consideracion las circunstancias por que ha atravesado el país.

«Comunícolo á vd. para sus efectos, en el concepto de que comenzando el mes hoy, terminará el 16 de Octubre próximo.»

Y no habiéndose dado cumplimiento á lo prevenido en la circular inserta, no obstante haber transcurrido con exceso el término señalado, fijo á vd. de nuevo el improrogable de un mes, que se contará desde la fecha en que reciba la presente, acusándome desde luego recibo; en el concepto de que pasado dicho plazo, y en observancia del art. 5º del de-

creto vigente de 11 de Setiembre de 1857, no se abonará sueldo alguno al empleado que no haya presentado su patente debidamente requisitada.

Independencia y libertad. México, Mayo 28 de 1868.—*M. P. Izaguirre.*

Circular.—Octubre 11 de 1869.

Los empleados del órden civil y militar presentarán á los gefes de las oficinas respectivas sus despachos registrados por la Tesorería general, bajo el concepto de que mientras no cumplan con esta prevencion, no se les abonará sueldo alguno.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 175.—Con fecha 11 del presente se ha servido el C. Ministro de Fomento dirigirme la circular que sigue:

«El C. Presidente de la República ha tenido á bien acordar que dentro del término de veinte dias, contados desde la fecha en que se reciba esta circular en cada oficina, todos los empleados del órden civil y militar presenten á los gefes de sus oficinas respectivas sus despachos registrados por la Tesorería general; bajo el concepto, de que mientras no cumplan con esta prevencion no se les abonará sueldo alguno, segun está mandado por el art. 5º del decreto de 11 de Setiembre de 1857.

«De la falta de cumplimiento de este acuerdo serán responsables los gefes de las oficinas federales.»

Y la traslado á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes, y á fin de que lo comunique al segundo ingeniero y sobrestante mayor, si los hubiere en ese camino.

Independencia y libertad. México, Octubre 18 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano director del camino. . . .

Circular.--Noviembre 27 de 1869.

No se abonará sueldo á ningun empleado civil que al mes de recibida esta resolucion no presente su despacho.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 186.—En suprema órden de 23 del que cursa, el C. Ministro de Hacienda y Crédito público me dice:

«Hoy digo al C. Gefe de Hacienda del Estado de Campeche lo que sigue:—«Dada cuenta al C. Presidente de la República del oficio de vd. núm. 349, fecha 30 del mes próximo pasado, en que comunica qué empleados carecen de sus despachos, se ha servido acordar se conteste á vd., que con esta fecha se dice al Ministerio de la Guerra que dé sus órdenes más eficaces para que los empleados militares cumplan con la obligacion de presentar sus despachos. Vd. por su parte cuidará, bajo su responsabilidad, de no abonar sueldo á ningun empleado civil que al mes de recibida esta resolucion no presente su despacho.»

Trasládolo á vd. para su conocimiento y efectos que corresponden.

Independencia y libertad. México, Noviembre 27 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*

DIRECTORES de CAMINOS.

Circular.—Junio 16 de 1843.

Que la direccion de caminos desempeñe las obligaciones que se le imponen.

Art. 1º La direccion general de caminos remitirá mensualmente al ministerio respectivo, una noticia que explique el estado que guarden los que se han mandado construir en la República, detallando lo que ha de hacerse y lo que se haya hecho en el mes á que corresponda la noticia.

Art. 2º Todos los caminos que estuvieren actualmente en composicion, aun cuando fueren de empresas particulares, serán inspeccionados y visitados por la direccion general del ramo, á efecto de que se arreglen á sus respectivas contratas y las disposiciones del decreto de la materia sobre construccion de caminos.

Art. 3º La direccion general de caminos inspeccionará las rentas destinadas por las leyes á la apertura ó composicion de estos, para conocer de este modo si las rentas tienen la inversion que deben, con arreglo á su objeto, y para dar parte al Gobierno de cualquiera falta, abuso ó malversacion que notare. En consecuencia, los recaudadores de peajes y demas empleados darán á la comision de caminos todas las noticias que les pidieren, y la misma obligacion tendrán los encargados de las obras, por lo respectivo á su ramo.

Art. 4º Las autoridades civiles y militares franquearán á la direccion general de caminos, para el desempeño de sus atribuciones, los auxilios de toda clase que á cada una correspondan.

Circular.—Agosto 12 de 1843.

Cómo ha de entenderse la direccion general de caminos con los gobiernos departamentales.

Dí cuenta al Exmo. Sr. Presidente provisional de la República con la comunicacion de V. E. de 5 del actual, en que consulta si la correspondencia que tenga que seguir con los gobiernos departamentales debe dirigirla á estos funcionarios ó á sus secretarios; y S. E. se ha servido acordar conteste á V. E., que esa direccion general debe entenderse directamente con los gobiernos de los Departamentos, pues no está en el caso del art. 30 de la ley de 20 de Marzo de 1837, que previene que los secretarios de dichas autoridades superiores lleven bajo su firma la correspondencia con las inferiores.

Circular.—Julio 4 de 1856.

Los directores de caminos levantarán un cróquis del que tengan á su cargo.

Ministerio de Fomento.—Seccion 5ª—Circular núm. 106.—Deseoso el Exmo. Sr. Presidente sustituto de la República de reunir las noticias que conduzcan á impulsar la mejora de los caminos, tan necesaria para el desarrollo de nuestra industria y comercio, se ha servido disponer: que los directores de los caminos remitan á este Ministerio un cróquis del tramo puesto á su cuidado, en escala proporcionada, para juzgar de los accidentes del terreno por donde pasa, y acompañando un texto explicativo que contenga los siguientes puntos: longitud del tramo en metros y en leguas mexicanas; anchura del camino, corte trasversal, direcciones generales expresadas en rumbos; sistema que se sigue en la construccion; materiales empleados, puntos de donde se llevan y sus costos; número de jornaleros y empleados, sus sueldos y emolumentos; costumbre seguida en sus contrataciones, y manera de vivir en los trabajos; en qué Estado corre el camino, y pasando por dos ó más Estados á qué distancia corresponde cada uno; los rios, arroyos, montañas, etc. por donde atraviesa; los puentes construidos ó proyectados, con su descripcion; presupuesto general de la obra; distancia concluida, con el costo que ha tenido. Y finalmente, ampliarán cuantas ideas y observaciones crean conducentes á esclarecer el asunto.

Lo que comunico á vd. para su cumplimiento, advirtiéndole que bajo su más estrecha responsabilidad, el término improrogable que se señala para estas noticias es hasta el dia último de Noviembre del presente año.

Dios y libertad. México, Julio 4 de 1856.—*Siliceo.*

Agosto 20 de 1857.

Reglamento provisional de directores de caminos.

Art. 1º A los quince dias á lo más de recibido por los directores su despacho, se pondrán en camino para el lugar que deba servirles de residencia; si demoraren su marcha otros tantos dias, perderán el sueldo del mes; y si la falta pasare de este tiempo, se entenderá que renuncian y se nombrará otra persona.

Art. 2º Deberán presentarse inmediatamente á los gobernadores de los Estados que atraviesen los caminos de su cargo, para darse á conocer, mediante la exhibicion de su despacho, y pedir se les acredite con las demas autoridades locales con quienes tengan que entenderse en lo sucesivo.

Art. 3º Procurarán llevar la mejor armonía con todas las autoridades sin detrimento de sus respectivos deberes; y de las diferencias que se suscitaren y no pudieren arreglar por sí mismos, darán cuenta al Ministerio de Fomento.

Art. 4º Se ocuparán desde luego de hacer un reconocimiento general del camino que se les haya encomendado, haciendo apuntamientos y formando cróquis ligeros que le sirvan de guía en el levantamiento de la carta itineraria que deben formar, si no existiere en el archivo de la direccion, ó cuando existiendo creyeren que no está formada con la exactitud y minuciosidad debidas, ó finalmente, cuando el Ministerio de Fomento ordene que se levante de nuevo.

Art. 5º Además de la carta general, levantarán los directores planos particulares de detalles acotados minuciosamente, que les servirán de base para los cálculos de rebajes, terraplenes, etc.

Art. 6º Igualmente formarán los planos de los puentes que existan, ó proyectos para el camino de su cargo, agregando el costo que hayan tenido aquellos y el presupuesto de lo que estos últimos deban importar, con un informe de las razones de necesidad y conveniencia que hayan tenido en la formacion de dichos proyectos.

Art. 7º De cualquiera otra obra que hubiere en el camino que dirigen, levantarán tambien los planos respectivos.

Art. 8º El modo de ejecutar estas operaciones, así como las escalas de que deberán usar, se les comunicará en las instrucciones generales, que debe formar la seccion facultativa del Ministerio de Fomento.

Art. 9º En ellas se les indicarán las reglas para la mejor y más uniforme construccion de las obras que puedan ofrecerse, á las que se sujetarán en todo lo que fuere posible, segun las circunstancias.

Art. 10. Los directores se entenderán directa y exclusivamente con el Ministerio de Fomento para todo lo que se puede llamar científico, y con la administracion general de la renta de caminos y peajes para todo lo económico.

Art. 11. Así pues, los informes sobre puentes, calzadas y cualquiera otra obra que tengan á su cargo, los proyectos de estas mismas obras, con sus presupuestos é informes relativos, los planos de toda especie que formen, la relacion de los trabajos que se ejecuten bajo su direccion, los presupuestos mensuales, los estudios estadísticos, etc., serán remitidos al Ministerio de Fomento con la debida oportunidad, haciendo la remision de los planos en tubos de madera ú hoja de lata, para evitar que se maltraten.

Art. 12. Cuando alguna empresa particular trate de hacer alguna obra que tenga conexion con los caminos, el director del tramo respectivo no permitirá que se lleve á efecto nada que sea en perjuicio del interes general, y dará cuenta al Ministerio de Fomento, á quien remitirá, para conciliar los intereses del particular, un proyecto, á fin de que recaiga la correspondiente resolucion.

Art. 13. Siempre que los directores propongan al Ministerio de Fomento nuevas vías de comunicacion, y aun simplemente tramos pequeños, lo harán con un informe en el que manifiesten las razones que tengan, haciendo comparacion entre los tramos que se han de abandonar y aquellos con que piensan sustituirlos, expresando qué clase de indemnizacion solicitan los propietarios de los terrenos que hayan de ocuparse, y si habrá facilidad de enajenar, y en cuánto, el camino que

se abandone; agregando á estos informes el presupuesto de lo que importarán las obras del camino proyectado y planos que presenten los tramos á que se refieran.

Art. 14. Los directores de caminos remitirán mensualmente al Ministerio de Fomento, con quince dias de anticipacion, un presupuesto de los gastos que hayan de erogarse en las obras de su cargo, incluso su sueldo y el de los demas dependientes, sujetándose á lo que por término medio produzcan las recaudaciones ó fondos que se les consignen, y aprobado que sea por dicho Ministerio, se pasará á la administracion general de caminos y peajes para los efectos de los artículos siguientes.

Art. 15. La administracion general, segun el punto por donde estén las obras de los caminos, designará y comunicará á cada director las recaudaciones inmediatas á sus tramos que deban satisfacer los gastos.

Art. 16. Estos fondos los recibirán los directores de las oficinas de peajes, mensual, semanaria ó diariamente, segun les conviniere, ó dispondrán que se les sitúen adonde les parezca, bajo el concepto de que la conduccion del dinero será por cuenta y riesgo del director respectivo.

Art. 17. Cada dia último de mes cortarán sus cuentas los directores, para dirigirlas á la administracion por el primer correo del mes siguiente. Estas cuentas deberán comprender:

Una cuenta corriente ó corte de caja en que consten todas las cantidades que han recibido y los pagos que hayan hecho, en el órden que se numeran en las carpetas comprobantes.

Una carpeta de los sueldos de la direccion con sus recibos; otra de los gastos extraordinarios que estén presupuestados y aprobados por el Ministerio de Fomento, con los comprobantes respectivos; otra de los sueldos de los sobrestantes, con sus recibos; otra de las rayas de operarios, en que consten sus clases, nombres, dias, puntos en que han trabajado, jornal que rayan é importe total. Estas memorias estarán firmadas y juradas por el sobrestante respectivo, con el visto bueno del director. Otra carpeta de los efectos y materiales comprados, que se especificarán muy por menor y comprobarán con los correspondientes recibos, agregando tambien la compostura de herramientas y utensilios,

y las demas carpetas que se hagan necesarias, marcándolas todas con un número de órden.

Art. 18. Con estas cuentas remitirán los directores una noticia de alta y baja de herramienta.

Art. 19. Los directores no podrán tener en su poder más fondos que los que importe el presupuesto del siguiente mes, librando á su cargo la administracion general por las cantidades que hubiere excedentes: de dichos fondos serán responsables; y cuando fueren tomados por la fuerza, ya sea por las autoridades locales ó por gente amotinada, harán se les extienda inmediatamente un certificado por escribano público, donde lo hubiere, que acredite la ocupacion forzada, y en falta de este por un alcalde que actúe con testigos de asistencia.

Art. 20. No se admitirá este descargo si la sustraccion fuere hecha por salteadores, pues que deben establecer los directores el modo más seguro de conservar y conducir los fondos respectivos.

Art. 21. Son á cargo de los directores todas las anticipaciones, préstamos, etc., que hicieren á los empleados, cuadrillas, contratistas y demas dependientes, siendo de su cuidado asegurar dichas cantidades del modo que crean más conveniente, y las que no se les pasará en data por ningun motivo.

Art. 22. No podrán aumentar ni disminuir el sueldo de sus empleados, ni el jornal de los trabajadores, sin dar cuenta previa á la administracion general del motivo por el cual piensan verificarlo.

Art. 23. Con arreglo á los fondos de que cada director pueda disponer, formarán cuadrillas fijas destinadas á los trabajos de larga duracion, y ambulantes que recorran los tramos concluidos, haciendo en ellos las reparaciones del momento, desembarazando de la piedra suelta los tramos que lo necesiten, y ejecutando, en fin, todos los trabajos que los directores les indiquen.

Art. 24. Las cuadrillas fijas no bajarán de diez ni excederán de cien hombres, y tendrán un sobrestante que las dirija y vigile.

Art. 25. Cuando haya varias cuadrillas, especialmente si están á largas distancias, habrá un sobrestante mayor que cuidará de que los tra-

bajos se ejecuten como lo haya dispuesto el director, y de que cumplan los sobrestantes y operarios.

Art. 26. El sobrestante mayor tendrá cuidado de la conservacion de la herramienta y demas enseres que estén en trabajo, haciendo responsables á los sobrestantes de cuadrillas, de cualquier extravío, así como ellos lo son respecto del director.

Art. 27. Los sobrestantes mayores, y en su defecto el director mismo, pasarán revista al fin de cada mes de la herramienta de las cuadrillas; y si fueren los primeros quienes practicasen dicha operacion, darán cuenta á los directores con una lista de las existencias, con expresion de las cuadrillas á que pertenecen.

Art. 28. Los directores confrontarán estas listas con los recibos que deberán dejar, tanto el sobrestante mayor como los sobrestantes de cuadrilla, de los objetos que recibieren para el trabajo; y si notaren alguna falta, descontarán de su haber al causante de las piezas que se hayan extraviado.

Art. 29. Arreglarán los directores el modo que les parezca mejor para hacer el pago de los operarios, ya recibiendo los sobrestantes directamente de ellos el importe de la memoria semanaria, ya remitiéndolas este con el sobrestante mayor, en cuyo caso este es responsable de los que se le entreguen, y ya por último, haciendo que ocurran los sobrestantes á los recaudadores de peajes, ó aun á particulares, si en su poder y por confianza de los directores depositaren algunos fondos.

Art. 30. Los directores tendrán una especial vigilancia en el pago de las cuadrillas, tanto para evitar que se hagan aparecer en las memorias gastos que no se hayan hecho, ó mayor número de operarios del que realmente trabaja, como el que no se defraude á estos la retribucion estipulada de su trabajo, siendo motivo cualquiera de estos abusos para destituir inmediatamente de su empleo al que los cometiere. A este fin presenciarán, cada cuando les parezca, la raya de los operarios, sin anticipacion de ninguna especie, informándose con prudencia de ellos mismos, de todo lo que pueda aclarar la conducta de los sobrestantes.

Art. 31. Tanto el sobrestante mayor como los de cuadrilla, deberán

saber precisamente leer, escribir y las operaciones de aritmética indispensables para la formacion de sus cuentas. Los directores los irán instruyendo en el sistema decimal, obligándolos á que se valgan del metro para sus medidas, y de la division imaginaria de centavos de peso para sus memorias.

Art. 32. Los sobrestantes de cuadrilla remitirán á los directores semanariamente las relaciones de los trabajos practicados en la semana, cuya ejecucion comprobarán los directores por sí ó por los sobrestantes mayores.

Art. 33. Las cuadrillas ambulantes, que serán de cinco á nueve hombres, tendrán un capataz que los dirija, elegido entre los mejores operarios por su honradez é inteligencia, el que cuidará y responderá de la herramienta que se le confie.

Art. 34. Los directores saldrán con mucha frecuencia al camino de su cargo, ya para trazar las obras y comprobar su ejecucion, como para vigilar á los sobrestantes y satisfacerse de su manejo.

Art. 35. Propondrán al Ministerio de Fomento, por conducto de la administracion general de peajes, la supresion de estos ó establecimiento de otros nuevos, la reforma ó modificacion de los que actualmente se cobran en el tramo que está á su cargo, y los arbitrios con que pudieran sustituirse, fundando sus propuestas para tomarse en consideracion.

Art. 36. Los directores vigilarán en el camino que dirijan, la conducta y desempeño de las obligaciones de los empleados en las oficinas de peajes, dando cuenta á la administracion general de los abusos que notaren, para que inmediatamente sean corregidos.

Art. 37. Los directores, siempre que sus obligaciones se lo permitan, se ocuparán de hacer estudios de estadística y de recoger todos aquellos datos que puedan servir para ir formando la de la República. Esta clase de tarea, como extraordinaria, se tendrá en consideracion por el Supremo Gobierno, quien premiará los mejores trabajos, siempre que la seccion facultativa del Ministerio de Fomento lo consulte así al Ministerio del ramo.

Art. 38. Tendrán obligacion los directores de presentar á los inspec-

tores generales de caminos los archivos, caja, depósito de herramienta, etc., que solicitaren ver, en desempeño de sus deberes, así como de acompañarles para visitar los tramos del camino que quisieren inspeccionar.

Art. 39. Los directores deberán llevar los libros siguientes:

1º *Diario:* donde se apuntarán todos los gastos que se vayan haciendo, con sus respectivas fechas y en el mismo órden en que se verifiquen.

2º *Caja:* en él se dejarán consignadas las liquidaciones mensuales.

3º *Correspondencia:* donde se copiarán los borradores de la que sigan los directores, las autoridades, empleados y aun particulares, cuando tengan relacion con su encargo.

4º *Compras de materiales:* en el cual se llevará la alta y baja semanariamente.

5º *Medidas:* en este libro se asentarán las tablas de todas las practicadas por los directores, con sus respectivas resoluciones.

6º *Estadística:* en el cual se consignarán todos los estudios que sobre este ramo se hubieren hecho.

Art. 40. Los directores deberán comprar por su cuenta los instrumentos que necesiten para la ejecucion de las operaciones y desempeño de sus trabajos.

Art. 41. Tendrán obligacion de residir en la poblacion más inmediata adonde estuvieren las obras de sus respectivos tramos.

Art. 42. Nombrarán, con aprobacion del Ministerio de Fomento y sobrestante mayor, que les servirá á la vez de escribiente y de segundo de la direccion, los demas sobrestantes de cuadrilla, y serán de nombramiento y remocion exclusiva del director.

Art. 43. Los directores darán á la administracion general de caminos y peajes, los informes que les pida sobre los asuntos económicos de los caminos que quedan bajo la vigilancia de aquella oficina.

Art. 44. Se declara que es urgente y pertenece á las servidumbres de utilidad pública, el tomar todos los materiales precisos para la construccion y reparacion de los caminos, é igualmente los terrenos en que deban formarse casas para recaudar peajes, para depósitos ó estaciones,

así como los necesarios para ampliar las carreteras. En consecuencia, se tomarán dichos materiales y terrenos en el acto que se necesiten; y si son de dominio particular, luego que esto se acredite por los dueños con la presentacion de sus títulos á los mismos directores, procurarán tener estos un convenio con aquellos para pagarles lo que sea justo, previa la aprobacion del Ministerio de Fomento. El propietario que no convenga en la ocupacion ó en los precios, establecerá despues su recurso ante el Supremo Gobierno, y este resolverá definitivamente, oyendo á la parte quejosa y al director respectivo.

Art. 45. En el caso de abrir nuevos caminos ó variar la direccion de los actuales sobre tierras de particulares, y en el de que haya necesidad de destruir ó tomar edificios de estos, se obrará con arreglo á la ley de expropiacion de 7 de Julio de 1853, instruyendo el expediente la seccion facultativa del Ministerio de Fomento, con los informes de los directores, quedando prohibido que se fabrique en la extension y latitud fijada á aquellos, bajo la pena de destruirse inmediatamente lo que se haga infringiendo esta prevencion.

México, Agosto 20 de 1857.—*Siliceo.*

Febrero 13 de 1861.

Se reforma el reglamento de los ingenieros directores de caminos.

Art. 1º Se establecen ingenieros directores de los principales caminos de la República, para promover en ellos las mejoras necesarias, á fin de facilitar su tránsito.

Art. 2º En lo sucesivo, para ser director de un camino, se necesita tener el título de ingeniero.

Art. 3º Los nombramientos de los directores los hará el Supremo Gobierno á propuesta del director del ramo. Una vez nombrados, se pondrán en camino para el lugar que deba servirles de residencia, en el término de quince dias á lo más; si demoraren su marcha otros tan-

tos dias, perderán el sueldo del mes; y si la falta pasare de este tiempo, se entenderá que renuncian y se nombrará otra persona.

Art. 4º Deberán presentarse inmediatamente á los gobernadores de los Estados que atraviesen los caminos de su cargo, para darse á conocer mediante la exhibicion de su despacho ó nombramiento, y pedir se les acredite con las demas autoridades locales con quienes tengan que entenderse en lo sucesivo.

Art. 5º Procurarán llevar la mejor armonía con todas las autoridades, sin detrimento de sus respectivos deberes; y de las diferencias que se suscitaren y no pudieren arreglar por sí mismos, darán cuenta al Ministerio de Fomento por conducto de la Direccion general.

Art. 6º Se ocuparán desde luego de hacer un reconocimiento general del camino que se les haya encomendado, y darán á la Direccion un informe del estado en que lo encuentren, proponiendo las mejoras que á su juicio crean necesarias y convenientes.

Art. 7º Se ocuparán tambien de levantar los planos de sus respectivos caminos con su perfil correspondiente, para cuyo objeto se les darán instrucciones por la seccion científica de la Direccion general.

Art. 8º Igualmente formarán planos particulares de los puentes que existan y de toda obra nueva que proyecten, agregando un informe del estado en que se hallen aquellos; y para los proyectos, manifestarán las razones de necesidad y conveniencia que hayan tenido para su formacion, con el presupuesto de lo que deban importar. En el caso de proyectar nuevas vías de comunicacion, aun cuando sean tramos pequeños, mandarán los mismos informes, expresando la indemnizacion que solicitan los propietarios de los terrenos que hayan de ocuparse, y si habrá facilidad de enajenar el camino que se abandone.

Art. 9º Los ingenieros se entenderán directamente, tanto en la parte científica cómo en la económica, con la Direccion general.

Art. 10. Así, los informes sobre puentes, calzadas y cualquiera otra obra que tengan á su cargo, los proyectos de estas mismas obras con sus presupuestos é informes relativos, los planos de toda especie que formen, la relacion de los trabajos que se ejecuten bajo su direccion, los

presupuestos mensuales, los estudios estadísticos, etc., serán remitidos á la Direccion general con la debida oportunidad.

Art. 11. Cuando alguna empresa particular trate de hacer alguna obra que tenga conexion con los caminos, el director del tramo respectivo no permitirá que se lleve á efecto nada que sea en perjuicio del interes general, y dará cuenta á la Direccion, á la que remitirá, para conciliar los intereses del particular, un proyecto, á fin de que recaiga la correspondiente resolucion.

Art. 12. Los directores remitirán mensualmente á la Direccion general, con quince dias de anticipacion, un presupuesto de los gastos que hayan de erogarse en las obras de su cargo, incluso su sueldo y el de los demas dependientes, sujetándose á lo que por término medio produzcan las recaudaciones ó fondos que se les consignen.

Art. 13. La Direccion general, segun el punto por donde estén las obras de los caminos, designará y comunicará á cada director las recaudaciones inmediatas á sus tramos que deban satisfacer los gastos.

Art. 14. Estos fondos los recibirán los directores de las oficinas de peajes, mensual, semanaria ó diariamente, segun les conviniere, ó dispondrán que se les sitúen adonde les parezca; bajo el concepto de que la conduccion del dinero será por cuenta y riesgo del director respectivo.

Art. 15. Cada dia último de mes cortarán sus cuentas los directores para dirigirlas á la Direccion general por el primer correo del mes siguiente. Estas cuentas deberán comprender:

Una cuenta corriente ó corte de caja en que se anoten todas las cantidades que han recibido y los pagos que hayan hecho, en el órden que se numeran en las carpetas comprobantes.

Una carpeta de los sueldos de la direccion con sus recibos; otra de los gastos extraordinarios que estén presupuestados y aprobados por la Direccion general con los comprobantes respectivos; otra de los sueldos de los sobrestantes con sus recibos; otra de las rayas de los operarios, en que consten sus clases, nombres, dias, puntos en que han trabajado, jornal que rayan é importe total. Estas memorias estarán firmadas por

el sobrestante respectivo con el visto bueno del director; otra carpeta de los efectos y materiales comprados, que se especificarán muy por menor y comprobarán con los correspondientes recibos, agregando tambien la compostura de herramienta y utensilios; y las demas carpetas que se hagan necesarias, marcándolas todas con un número de órden.

Art. 16. Con estas cuentas remitirán los directores una noticia de la alta y baja de la herramienta.

Art. 17. Los directores no podrán tener en su poder más fondos que los que importe el presupuesto del siguiente mes, librando á su cargo la Direccion general por las cantidades que hubiere excedentes: de dichos fondos serán responsables; y cuando fueren tomados por la fuerza, ya sea por las autoridades locales ó por gente amotinada, harán se les extienda inmediatamente un certificado por escribano público, donde lo hubiere, que acredite la ocupacion forzada; y á falta de este, por un alcalde que actúe con testigos de asistencia.

Art. 18. No se admitirá este descargo si la sustraccion fuere hecha por salteadores, pues que deben establecer los directores el modo más seguro de conservar y conducir los fondos.

Art. 19. Son á cargo de los directores todas las anticipaciones, préstamos, etc., que hicieren á los contratistas, empleados, cuadrillas y demas dependientes, siendo de su cuidado asegurar dichas cantidades del modo que crean más conveniente, y las que no se les pasarán en data por ningun motivo.

Art. 20. No podrán aumentar ni disminuir el sueldo de sus empleados ni el jornal de los trabajadores, sin dar cuenta previa á la Direccion general del motivo por el cual piensan verificarlo.

Art. 21. Con arreglo á los fondos de que cada director pueda disponer, formará cuadrillas destinadas á los trabajos de larga duracion, y guarda-caminos que recorran los tramos concluidos, señalándoles á cada uno una legua para que hagan aquellas reparaciones que los directores deberán especificarles detalladamente. Cuando en el tramo concluido se necesiten trabajos de más consideracion, los guarda-caminos se reunirán en cuadrillas bajo la direccion del más inteligente y hon-

rado de ellos, el que cuidará y responderá de la herramienta que se le confie.

Art. 22. Los ingenieros directores arreglarán el número de hombres de que deben componerse tanto las cuadrillas fijas como las formadas por los guarda-caminos, y número de estos, segun la importancia de las obras, y los sobrestantes que deban tener las fijas.

Art. 23. Cuando haya varias cuadrillas, especialmente si están á largas distancias, habrá un sobrestante mayor que cuidará de que los trabajos se ejecuten como lo haya dispuesto el director, y de que cumplan los sobrestantes y operarios.

Art. 24. Los sobrestantes mayores ó ayudantes de ingenieros, se procurará que sean personas de algunos conocimientos científicos, para que auxilien á los ingenieros en sus operaciones, y en caso de enfermedad, muerte ó separacion del director, queden encargados del camino mientras la Direccion general resuelve lo conveniente. Cuando tengan la práctica y los conocimientos necesarios, podrán aspirar al título de ingenieros de caminos, presentándose á exámen.

Art. 25. El sobrestante mayor tendrá cuidado de la conservacion de la herramienta y demas enseres que estén en trabajo, haciendo responsables á los sobrestantes de cuadrillas de cualquiera extravío, así como ellos lo son respecto del director.

Art. 26. Los sobrestantes mayores, y el director cuando lo crea conveniente, pasarán revista al fin de cada mes de la herramienta de las cuadrillas, y en el primer caso, darán cuenta de las existencias á los directores, con expresion de las cuadrillas á que pertenecen.

Art. 27. Los directores confrontarán esas noticias con los recibos que deberán dejar, tanto el sobrestante mayor como los sobrestantes de cuadrillas, de los objetos que recibieren para el trabajo; y si notaren alguna falta, descontarán de su haber al causante el valor de las piezas que se hayan extraviado.

Art. 28. Arreglarán los directores el modo que les parezca mejor para hacer el pago de los operarios, ya recibiendo los sobrestantes directamente de ellos el importe de la memoria semanaria, ya remitiéndola

con el sobrestante mayor, en cuyo caso este es responsable de los que se le entreguen; y ya, por último, haciendo que ocurran los sobrestantes á los recaudadores de peajes, ó aun á particulares, si en su poder y por confianza de los directores depositaren algunos fondos.

Art. 29. Los directores tendrán una especial vigilancia en el pago de las cuadrillas, tanto para evitar que se hagan aparecer en las memorias gastos que no se hayan hecho, ó mayor número de operarios del que realmente trabaja, como el que no se defraude á estos la retribucion estipulada de su trabajo, siendo motivo cualquiera de estos abusos para destituir inmediatamente de su empleo al que los cometiere. A este fin presenciarán, cada vez que les parezca, la raya de los operarios, sin dar noticia previa de su presencia, informándose prudentemente con ellos mismos de todo lo que pueda aclarar la conducta de los sobrestantes.

Art. 30. Los sobrestantes deberán saber precisamente leer, escribir y las operaciones de aritmética indispensables para la formacion de sus cuentas. Los directores los irán instruyendo en el sistema métrico-decimal, obligándoles á que se valgan del metro para sus medidas.

Art. 31. Los sobrestantes de cuadrilla remitirán á los directores semanariamente, las relaciones de los trabajos practicados en la semana, cuya ejecucion comprobarán los directores por sí ó por los sobrestantes mayores.

Art. 32. Los directores vigilarán constantemente el camino de su cargo, ya para trazar las obras y comprobar su ejecucion, como para observar á los sobrestantes y satisfacerse de su manejo.

Art. 33. Propondrán á la Direccion general el establecimiento ó la supresion de algunas recaudaciones de peajes, la reforma ó modificacion de los que se cobran en el tramo que está á su cargo, y los arbitrios con que pudieran sustituirse, fundando sus propuestas para que se tomen en consideracion.

Art. 34. Los directores vigilarán en el camino que dirijan, la conducta y desempeño de las obligaciones de los empleados en las oficinas de peajes, dando cuenta á la Direccion general de los abusos que notaren para que inmediatamente sean corregidos.

Art. 35. Los directores, siempre que sus obligaciones se lo permitan, se ocuparán de hacer estudios de estadística y de recoger todos aquellos datos que puedan servir para ir formando la de la República. Esta clase de tarea, como extraordinaria, se tendrá en consideracion por el Supremo Gobierno, quien premiará los mejores trabajos, siempre que la seccion facultativa de la Direccion general lo consulte así al Ministerio del ramo.

Art. 36. Tendrán obligacion los directores de presentar á los inspectores generales de caminos, los archivos, caja, depósito de herramienta, etc., que solicitaren ver en desempeño de sus deberes, así como de acompañarlos para visitar los tramos del camino que quisieren inspeccionar.

Art. 37. Los directores deberán llevar los libros siguientes:

1º *Diario:* donde se apuntarán todos los gastos que se vayan haciendo, con sus respectivas fechas y en el mismo órden en que se verifiquen.

2º *Caja:* en él se dejarán consignadas las liquidaciones mensuales.

3º *Correspondencia:* donde se copiarán los borradores de la que sigan los directores con las autoridades y empleados, y aun particulares cuando tenga relacion con su encargo.

4º *Compras de materiales:* en el cual se llevará la alta y baja semanariamente.

5º *Datos:* en este se asentarán todos los adquiridos en el terreno.

6º *Estadística:* en el cual se consignarán todos los estudios que sobre este ramo se hubieren hecho.

Art. 38. Los directores deberán comprar por su cuenta los instrumentos que necesiten para la ejecucion de las operaciones y desempeño de sus trabajos. La Direccion general exigirá que estos sean suficientemente buenos y proporcionen la debida exactitud.

Art. 39. Tendrán obligacion de residir en la poblacion más inmediata adonde estuvieren las obras de sus respectivos tramos.

Art. 40. Nombrarán, con aprobacion de la Direccion general, sus ayudantes ingenieros ó sobrestantes mayores, que les servirán de segundos de la direccion, y de escribientes, cuando esto sea compatible

con el desempeño de sus obligaciones, y los demas sobrestantes de cuadrillas serán de nombramiento y remocion exclusiva del director.

Art. 41. Remitirán á la Direccion general, conforme á las instrucciones que se les den por la seccion facultativa, todos los datos que se les pidan, tanto en la parte científica como en la económica. Además, podrán enviar á la Direccion todos los métodos nuevos, descubrimientos hechos por ellos, ó mejoras que crean adaptables en los caminos de la República, ó en particular al que está bajo su direccion, y en general, todo artículo sobre ciencias, que si lo mereciere, la Direccion propondrá que el Ministerio de Fomento lo publique por su cuenta.

Art. 42. Se considerarán de mucho mérito, además de los datos estadísticos, los estudios geológicos y los trabajos astronómicos que hagan los directores para determinar la posicion geográfica de algunos puntos, que sirvan para la carta de la República.

Art. 43. Cada año la seccion facultativa dará un informe al Ministerio de Fomento, en el que hará una relacion de los trabajos hechos en ese año por los ingenieros directores, recomendará aquellos que le parezcan dignos de premio, y propondrá tambien el modo con que se deban premiar los trabajos.

Art. 44. Se declara que es urgente y pertenece á las servidumbres de utilidad pública, el tomar todos los materiales precisos para la construccion y reparacion de los caminos, é igualmente los terrenos en que deban formarse casas para recaudar peajes, para depósitos ó estaciones, así como los necesarios para ampliar las carreteras. En consecuencia, se tomarán dichos materiales y terrenos en el acto que se necesiten, y si son de dominio particular, luego que esto se acredite por los dueños con la presentacion de sus títulos á los mismos directores, procurarán tener estos un convenio con aquellos para pagarles lo que sea justo, prévia la aprobacion de la Direccion general. El propietario que no convenga en la ocupacion ó en los precios, establecerá despues su recurso ante el Supremo Gobierno, y este resolverá definitivamente oyendo á la parte quejosa y al director respectivo.

Art. 45. En el caso de abrir nuevos caminos ó variar la direccion de

los actuales sobre tierras de particulares, y en el caso de que haya necesidad de destruir ó tomar edificios de estos, se obrará con arreglo á la ley de expropiacion de 7 de Julio de 1853, instruyendo el expediente la seccion facultativa de la Direccion general, con los informes de los directores, quedando prohibido que se fabrique en la extension y latitud fijada á aquellos, bajo la pena de destruirse inmediatamente lo que se haga infringiendo esta prevencion.

Art. 46. Los ingenieros de caminos serán amovibles siempre que por la morosidad en el desempeño de sus deberes, mala conducta, ú otra especie de faltas graves, la Direccion general proponga su remocion al Ministerio de Fomento. Igualmente podrán quedar suspensos, hasta por tres meses, del sueldo y ejercicio de su empleo, á juicio de la Direccion general, y con aprobacion del Ministerio de Fomento.

Art. 47. Los directores caucionarán su manejo dando una fianza del valor que se les asigne en la Direccion general.

Art. 48. Las modificaciones ó aumento de los artículos de este reglamento, que la práctica y la experiencia demuestren ser necesarias, las hará el director general con aprobacion del Ministerio de Fomento.

México, etc.—*Ramirez.*

Circular.—Febrero 9 de 1865.

Se obliga á los Directores de caminos á remitir á la Secretaría los planos y perfiles de los tramos que tienen á su cargo.

Ministerio de Fomento.—Seccion 4ª—Circular núm. 3.—México, Febrero 9 de 1865.—Siendo obligacion de los directores de caminos el remitir á esta Secretaría los planos y perfiles de los tramos que tienen á su cargo, para lo cual se les dió la autorizacion necesaria para que se proveyeran de instrumentos, y se les pasó por el gasto de un ayudante, parece que á la fecha deberian tener concluidos todos los trabajos relativos; pero en atencion á que entonces no se les fijaron las bases á que debian sujetarse en sus operaciones, y á que para utilizar debida-

mente estos trabajos deben uniformarse, se concede ahora el plazo improrogable, que terminará el 31 de Agosto próximo venidero, para que concluidos se presenten los planos y perfiles referidos, advirtiendo que los Directores que los hayan enviado, pero que no estén conformes con las instrucciones que se dan á continuacion, tendrán que reponerlos, sujetándose á las siguientes:

1ª Practicarán una triangulacion á lo largo de todo el camino, midiendo una base proporcionada y extendiendo la triangulacion á una distancia de media legua á uno y otro lado del eje del camino.

2ª Cada triangulacion terminará en la inmediata al principio y fin del camino, es decir, que tendrá un lado comun con la triangulacion practicada en el tramo adyacente; de manera que además de rectificacion, pueda servir para relacionar cada trabajo con el inmediato hasta terminar en la base geodésica medida por la Comision del Valle de México.

3ª Los detalles serán siempre apoyados en vértices de triángulos para que tengan toda la exactitud necesaria.

4ª Los perfiles estarán tambien relacionados, cada uno con el inmediato, para que pueda obtenerse, tanto la altura relativa de un tramo con otro, como la total de cada punto sobre el nivel de la marca média.

5ª Los planos se dibujarán en una escala de $\frac{1}{50000}$, y los perfiles la $\frac{1}{1000}$, debiendo estos últimos expresar el desarrollo de todo el trayecto.

6ª A cada plano y perfil acompañará una memoria que contenga los datos y resultados de todas las operaciones practicadas, así como la descripcion del camino, con una noticia de los puentes existentes y los por construir. Contendrá además un itinerario circunstanciado, una noticia del número de poblacion de cada lugar por donde pase el camino, los recursos que pueda proporcionar, y por último, cuantos datos sean necesarios para la estadística, marchas militares, etc., etc., etc.

7ª En la orientacion de los planos se marcará el meridiano astronómico con una línea en cuya extremidad Norte haya una estrella, y el meridiano magnético con una flecha, como es costumbre y conforme al diseño que se acompaña, debiendo siempre indicarse en números la

declinacion, y en la Memoria de que se ha hablado anteriormente los procedimientos empleados para obtenerla.

El Ministerio espera de la instruccion y eficacia de vd. que cumplirá satisfactoriamente con todo lo expresado, en el concepto que de no verificarlo así, se le suspenderá en el ejercicio de su empleo por el tiempo que se juzgue necesario.

Por ausencia del Exmo. Sr. Ministro de Fomento, el Subsecretario, (firmado) *Manuel Orozco.*

Circular.—Enero 22 de 1869.

Instrucciones para la formacion de los caminos de la República.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Circular núm. 74.—Siendo urgente poseer los datos necesarios para que se pueda formar un juicio exacto de los trabajos de esta Secretaría en el ramo de obras públicas, comenzará vd. desde luego los preparatorios en la parte que le está encomendada, sujetándose á las instrucciones siguientes:

1ª El plano exacto del camino á escala de $\frac{1}{100000}$, abrazando una zona de 5 kilómetros á cada lado, ó más si fuere conveniente indicar la forma general del terreno ú otras vías importantes que afluyan á la principal.

2ª El perfil general del camino con sus distancias horizontales á la misma escala y las verticales á $\frac{1}{10000}$, cuando menos.

3ª Perfiles parciales de los tramos que deban detallarse con más particularidad, eligiendo para las distancias horizontales y verticales las relaciones de escalas que convengan, segun la configuracion del terreno.

4ª El cálculo del movimiento de tierras que sea necesario hacer para que las pendientes no excedan de los límites fijados por la ciencia.

5ª El presupuesto de lo que importará la reparacion del camino, en el concepto antes expresado.

6ª El presupuesto de la simple reparacion del camino actual, sin variar su trazo ó pendientes.

7ª El proyecto y presupuesto de las reparaciones que deban hacerse á los puentes existentes.

8ª El proyecto y presupuesto de los puentes nuevos que convenga construir para expeditar las vías principales.

Todos estos trabajos deberán remitirse á esta Secretaría, á más tardar, para fines del mes de Mayo del corriente año, acompañándolas de memorias redactadas en términos claros y concisos, que contengan los puntos siguientes:

1º Conveniencia de conservar el camino como se encuentra respecto de su direccion, ó de variarlo, teniendo en consideracion la naturaleza del terreno, la importancia de las poblaciones y fincas rústicas que atraviesa en uno y otro caso, su comercio, ventajas para los viajeros, y economía en la conservacion del camino.

2º Descripcion del terreno que atraviesa el camino, su formacion, y materiales que se pueden emplear para la construccion, tanto del camino como de sus obras de arte, expresando las ventajas que puedan resultar de su empleo.

3º Número de trabajadores y medios de acarreo que pueden encontrarse en las poblaciones y fincas rústicas inmediatas al camino.

4º Relacion exacta de los trabajos ejecutados desde 1º de Febrero del año próximo pasado, manifestando su clase, importancia y ventajas que hayan producido para el tráfico.

5º Noticia del número de peones que se hayan empleado en los trabajos hasta fin de Mayo del presente año; medios de acarreo que se hayan usado y precio medio de la unidad de cada clase de obra.

6º Relacion de las obras de arte que existen en el camino, con expresion de su importancia, clase y objeto.

7º Una relacion de las poblaciones y fincas rústicas que se encuentren sobre la vía ó sus inmediaciones, expresando su importancia agrícola, fabril ó minera.

Recomiendo á vd. la exactitud en el cumplimiento de las anteriores disposiciones.

Independencia y libertad. México, 22 de Enero de 1869.—*Balcárcel.* —Ciudadano director del camino de . . . . . .

Circular.—Setiembre 1º de 1868.

Se suspenden los efectos de la circular de 30 de Agosto de 1868, que deroga el reglamento de Directores de caminos publicado en 13 de Febrero de 1861, y prevencion para que se forme un nuevo reglamento.

Con fecha 23 del próximo pasado me dice el C. Ministro de Hacienda lo que sigue:—«Impuesto el que suscribe de las razones expuestas por vd. en su nota de ayer, sobre la circular de 30 del próximo pasado, que deroga el reglamento de directores de caminos, publicado en 13 de Febrero de 1861, y tomadas en consideracion, acordó con el C. Presidente que se suspendan los efectos de la determinacion de esta Secretaría, citada al principio; pero creyendo al mismo tiempo conveniente que la direccion científica de los caminos y la parte de contabilidad estén separados, tanto para que los ingenieros puedan emplear todo su tiempo á la direccion de las obras que están á su cargo, como para que haya más garantía de buen manejo en la administracion de los caudales públicos, ha determinado el C. Presidente se forme un reglamento en que se concilien todos estos intereses.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Independencia y libertad. México, Setiembre 1º de 1868.—*Balcárcel.*—C. Director del camino de . . . . .

Circular.—Setiembre 7 de 1868.

Los Directores de caminos solo tienen derecho á recibir sus asignaciones por quincenas del importe del respectivo presupuesto.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 5ª—Circular núm. 84.—Para que no sufran demora las importantes atenciones que tienen á su

cargo los Directores de caminos, acordó esta Tesorería que la cantidad que les tiene asignada la ley de presupuestos ó el Ministerio de Fomento, se les entregase por las oficinas foráneas ó por casas de comercio situadas en los lugares en que residan dichos Directores; pero habiendo tenido noticia de que algunos exigen al principio de cada mes, el total de la asignacion, se hace preciso manifestarles que por ningun motivo podrán pedir ese adelanto, y que lo único á que tienen derecho, para que las obras de los caminos se atiendan con toda puntualidad, es á recibir por *quincenas adelantadas* la mitad de sus respectivos presupuestos.

Lo que digo á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes; bajo el concepto de que esta misma circular la comunico á la casa ú oficina que tiene órden de ministrar á vd. lo que corresponde al camino que está á su cargo.

Independencia y libertad. México, Setiembre 7 de 1868.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano . . . . .

Circular.—Setiembre 19 de 1868.

Los Directores de caminos deberán comprobar la distribucion de la cantidad que tienen señalada para gastos.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 5ª—Circular núm. 88.—Esta Tesorería ha visto en las cuentas que han remitido los Directores de caminos, que algunos se datan los cien pesos que el Ministerio de Fomento les ha señalado para gastos, sin comprobar su distribucion, fundándose en que el mismo Ministerio los autorizó para hacerla como lo creyeran conveniente.

Cierto es que tienen tal autorizacion, pero no lo es que, no haciéndose esos gastos, ú omitidos en parte, puedan los directores datárselos, porque esto equivaldria á percibir mayor cantidad que la de ciento cincuenta pesos al mes que por sueldo les ha señalado el repetido Ministerio, perjudicándose tal vez el servicio público por falta de un sobres-

tante mayor, que en algunos caminos podrá ser indispensable, así como puede serlo el escribiente.

Además, en la planta de empleados, sueldos y gastos que tienen señaladas las direcciones de caminos, se dice expresamente que los cien pesos de que se trata se distribuirán entre el sueldo del sobrestante mayor, escribiente y gastos de escritorio, lo que quiere decir que tienen una especial aplicacion, y que por consiguiente los directores no pueden dejar de hacerla y comprobarla con los recibos correspondientes.

Fundado en esta disposicion, he creido necesario dirigirme á los ciudadanos directores por medio de esta circular, para advertir á los que les comprenda, que esta Tesorería no admitirá la data de dichos cien pesos, sino cuando se acredite su inversion, pues en el caso de que esto no se haga, deberá entenderse que no ha habido necesidad de hacer tales gastos, y entonces el todo ó la parte que no se compruebe quedará á beneficio del erario.

Independencia y libertad. México, Setiembre 19 de 1868.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano director del camino de . . . . .

Octubre 1º de 1868.

Reglamento para los ingenieros directores y para los pagadores de caminos de la República Mexicana.

Art. 1º Los ingenieros directores de los caminos generales de la República se encargarán de las obras de reparacion y apertura que determine el Congreso de la Union ó el Gobierno Supremo. Para esto se dividirán los caminos en tramos de la longitud que el Gobierno juzgue conveniente, nombrando un director para cada tramo.

Art. 2º Para ser director de un camino se necesita tener el título de ingeniero.

Art. 3º Los nombramientos de los directores los hará el Supremo Gobierno por conducto del Ministerio de Fomento. El ingeniero nombrado se dirigirá al lugar de su destino en el término de quince dias, á lo

más, despues de haber sido nombrado: si demorare su marcha otros tantos dias, perderá el sueldo del mes; y si pasare de este tiempo la falta, se entenderá que renuncia, y se nombrará otra persona.

Art. 4º Los ingenieros se presentarán á los gobernadores de los Estados que atraviesen los caminos de su cargo, para darse á conocer, mediante la exhibicion de su despacho, y pedir que se les acredite con las demas autoridades locales con quienes tengan que entenderse en lo sucesivo.

Art. 5º Procurarán llevar la mejor armonía con todas las autoridades, y cuando se suscitaren algunas diferencias que no puedan arreglar por sí mismos, darán cuenta al Ministerio de Fomento para que resuelva lo conveniente.

Art. 6º Se ocuparán desde luego de hacer un reconocimiento general del camino que se les haya encomendado, dando al Ministerio de Fomento un informe del estado en que lo encuentren, y proponiendo las mejoras que crean necesarias ó convenientes. Ninguna obra que no sea de reparacion ordinaria, se ejecutará sin el previo conocimiento y aprobacion del Ministerio de Fomento.

Art. 7º Los ingenieros levantarán el plano de los tramos de sus respectivos caminos, con los perfiles y detalles correspondientes, conforme á las instrucciones que les dé el Ministerio de Fomento.

Art. 8º Formarán tambien los planos de los puentes y demas obras de arte existentes, y cuando proyecten alguna obra nueva, acompañarán su informe con el plano, elevacion, cortes y demas datos que juzguen necesarios para demostrar la conveniencia ó necesidad de la obra: el proyecto deberá ir siempre acompañado del presupuesto respectivo. Lo mismo ejecutarán cuando proyecten nuevas vías de comunicacion, aun cuando sea en tramos pequeños, expresando en el informe la indemnizacion que piden los propietarios de los terrenos que hayan de ocuparse, y si será conveniente y fácil enajenar el terreno del camino que se abandone.

Art 9º Los ingenieros se entenderán directamente, tanto en la parte científica como en la económica, con el Ministerio de Fomento.

Art. 10. Cuando alguna empresa ó particular trate de hacer cualquiera obra que tenga conexion con un camino, el director respectivo no permitirá que se lleve á efecto nada que sea en perjuicio de la vía, y remitirá al Ministerio de Fomento un informe sobre la obra, para que en vista de él se acuerde lo que convenga.

Art. 11. Los directores sujetarán sus gastos al presupuesto mensual que se les haya asignado, y siempre que por circunstancias ó necesidades imprevistas tengan que emprender obras extraordinarias, solicitarán la aprobacion respectiva del Ministerio de Fomento, el que resolverá en vista del informe del ingeniero.

Art. 12. Los directores fijarán la distribucion que de los fondos que tengan señalados han de hacer los pagadores, quienes los recibirán de la Tesorería general, cuya oficina cuidará de situarlos oportunamente y en los lugares donde se necesiten.

Art. 13. Cada dia último remitirán los directores al Ministerio de Fomento una relacion por duplicado de los trabajos hechos en el camino durante el mes, con expresion del número de hombres que los hayan ejecutado y del precio medio á que haya resultado la unidad de cada especie de obra. Acompañarán tambien una relacion de la herramienta, indicando su estado, segun el modelo que se determine.

Art. 14. No podrán los directores aumentar el sueldo de los empleados ni el jornal de los trabajadores, sin obtener la previa autorizacion del Ministerio, que solicitarán expresando el motivo por el que piensan verificarlo.

Art. 15. Además de las cuadrillas destinadas á los trabajos de larga duracion, nombrarán los directores guarda-caminos que se ocupen de conservar los tramos concluidos, señalándoles á cada uno por lo menos una legua para hacer en este tramo las reparaciones necesarias, de acuerdo con las instrucciones que les diere el director. Cuando en el tramo concluido se necesitaren trabajos de alguna consideracion, se reunirán en una cuadrilla bajo la direccion del que previamente haya designado el director, el cual será responsable de la herramienta y materiales que se le entreguen.

Art. 16. Los ingenieros directores determinarán el número de hombres de que deben componerse las cuadrillas fijas, así como las formadas por los camineros, el número de estos y los sobrestantes que deban tener las cuadrillas fijas.

Art. 17. Cuando haya varias cuadrillas habrá un sobrestante mayor, el cual cuidará de que los trabajos se ejecuten como lo disponga el director, y vigilará á los sobrestantes y operarios.

Art. 18. Cuando la línea del camino sea muy extensa, ó haya en ella varias obras importantes que ejecutar á la vez, podrá nombrarse, á juicio del Ministerio de Fomento, un ingeniero segundo ó ayudante, que auxilie al director en todos los trabajos que tenga á su cargo.

Art. 19. El sobrestante mayor cuidará de la conservacion de la herramienta y demas enseres que estén en trabajo, y será responsable de ella al director, siéndolo respecto de aquel los sobrestantes de cuadrilla.

Art. 20. Al fin de cada mes pasará el sobrestante mayor una revista de la herramienta que tuvieren las cuadrillas, dando cuenta al director de las existencias, con expresion de las cuadrillas á que pertenezcan. El director, cuando lo juzgue conveniente, asistirá personalmente á esta revista.

Art. 21. El director confrontará estas noticias con los recibos que deberán dejar, tanto el sobrestante mayor como los de cuadrillas, de los objetos que recibieren para el trabajo, y si notare alguna falta, dará aviso al pagador, para que del haber del causante haga el descuento del valor de las piezas que se hayan extraviado.

Art. 22. Los directores tendrán una especial vigilancia en el pago de las cuadrillas, tanto para evitar que se hagan aparecer en las memorias gastos que no se hayan hecho ó mayor número de operacios del que realmente trabaja, como para que no se defraude á estos la retribucion de su trabajo: cualquiera de estos abusos es bastante para destituir inmediatamente de su empleo al que los cometiere. Con este fin presenciarán, siempre que les sea posible, la raya de los operarios, sin dar previa noticia de su presencia, informándose prudentemente con ellos mismos de todo lo que pueda aclarar la conducta de los sobrestantes.

Art. 23. Los sobrestantes deberán saber precisamente leer, escribir, las operaciones de aritmética indispensables para formar sus cuentas y nociones del sistema métrico-decimal. Los directores los perfeccionarán en este ramo, obligándolos á que usen del metro para sus medidas.

Art. 24. Los sobrestantes de cuadrilla remitirán semanariamente á los directores las relaciones de los trabajos practicados en la semana, cuya ejecucion comprobarán los directores por sí ó por los sobrestantes mayores. A este fin, los directores entregarán á los sobrestantes de cuadrilla esqueletos para que los llenen.

Art. 25. Los directores vigilarán constantemente el camino de su cargo, ya para trazar las obras y comprobar su ejecucion, ya para observar á los sobrestantes y satisfacerse de su manejo y aptitud.

Art. 26. En las memorias semanarias que presenten los sobrestantes de cuadrilla, pondrán los directores el visto bueno, si están conformes con ellas, á fin de que se cubra su importe por el pagador.

Art. 27. Pedirán al pagador los materiales que necesiten, y satisfechos de su calidad y precio, pondrán su visto bueno á la cuenta ó factura respectiva.

Art. 28. Escogerán la herramienta y materiales que necesiten para los trabajos, pasando la factura con el visto bueno al pagador, para que este satisfaga su importe.

Art. 29. Deberán los directores presentar á los inspectores que se nombren para visitarlos, los archivos, depósitos de herramienta y demas documentos que les pidieren, acompañándolos á visitar los tramos del camino que quisieren inspeccionar.

Art. 30. Tienen los directores la obligacion de fijar su residencia en el lugar más conveniente para la vigilancia y direccion de los trabajos que tuvieren establecidos.

Art. 31. El nombramiento de ingenieros ayudantes lo hará inmediatamente el Ministerio de Fomento: el de sobrestantes mayores lo hará el mismo Ministerio á propuesta del director, y este nombrará á los sobrestantes de cuadrilla, escribiente y demas empleados subalternos, previa la aprobacion de sus propuestas y sueldos por dicho Ministerio. La

contrata de peones, carreros y demas jornaleros será de la atribucion exclusiva del ingeniero director. Podrá este remover, en caso urgente, á los sobrestantes y empleados subalternos, dando cuenta al Ministerio con un informe que especifique la causa de la remocion.

Art. 32. Remitirán al Ministerio de Fomento, conforme á las instrucciones que al efecto reciban, todos los datos que se les pidan, tanto en la parte científica como en la económica. Podrán tambien remitir todos los métodos nuevos, descubrimientos que hicieren, mejoras que crean adaptables á los caminos de la República, ó en particular al que esté bajo su direccion, y en general los artículos sobre ciencias, que el Minisnisterio de Fomento mandará publicar si lo creyere conveniente.

Art. 33. Los directores se ocuparán de hacer estudios de estadística y de recoger todos aquellos datos que puedan servir para formar la de la República.

Art. 34. Se considerarán como de un mérito especial, tanto estos trabajos como todos los de aplicacion de las ciencias.

Art. 35. Siempre que se deban abrir nuevos caminos ó variar la direccion de los antiguos, se pedirá al Gobierno la aprobacion previa de la obra, y obtenida esta, procurarán los directores tener avenimientos con los particulares cuyos terrenos ó edificios hubieren de ocuparse para las obras: si esto no fuere posible, se dará parte al Ministerio para que resuelva lo conveniente.

Art. 36. Los directores de caminos podrán ser removidos, siempre que lo merezcan, á juicio del Ministerio de Fomento, por la morosidad en el desempeño de sus deberes, mala conducta ú otras faltas graves. Tambien podrá el Ministerio suspenderlos por tiempo determinado, siempre que lo juzgue conveniente.

Art. 37. Los directores deberán llevar los libros siguientes:

1º *Correspondencia:* en el que copiarán los borradores de la que sigan con el Ministerio de Fomento, Tesorería, autoridades, empleados ó particulares, cuando tengan relacion con su encargo.

2º *Materiales:* en el que anotarán semanariamente la alta y baja de estos.

3º *Herramienta:* en el que se llevará la alta y baja, expresando las causas de una y otra.

4º *Datos:* en este se asentarán todos los adquiridos en el terreno.

5º *Estadística:* en el que se consignarán todos los estudios que hubieren hecho sobre este asunto.

6º *Cortes de caja:* en el que asentarán el resúmen de la contabilidad que deben llevar los pagadores.

DE LOS PAGADORES.

Art. 38. Para las direcciones de caminos ú otras obras públicas, habrá pagadores que recibirán y distribuirán todas las cantidades destinadas á ellas.

Art. 39. Los pagadores cubrirán los sueldos y gastos de direccion, las memorias semanarias de rayas, y las cuentas de compra, reparacion y conduccion de herramienta y materiales, todo con el visto bueno de los directores, en el concepto de que las partidas que no lleven este indispensable requisito, no se pasarán en data.

Art. 40. Los pagadores harán frecuentes visitas á los caminos que les correspondan, para vigilar el manejo de los sobrestantes de cuadrilla, cuidar de que las memorias semanarias que aquellos presenten estén conformes con el número de peones que tengan aquellas, y examinar las existencias de materiales y herramienta. Si notaren abuso de algun sobrestante, lo participarán al ingeniero para que ponga el remedio que crea conveniente.

Art. 41. Los ingenieros tienen facultad de intervenir las cuentas de los pagadores y de vigilar su manejo, y siempre que observen que este no es bueno darán cuenta al Ministerio de Fomento, para que este disponga lo que juzgue conveniente.

Art. 42. No podrán contratarse los materiales para todo un camino sin la previa y expresa autorizacion del Ministerio de Fomento.

Art. 43. Los pagadores serán nombrados por el Ministerio de Fomen-

to, á propuesta de la Tesorería general, y previo el exámen correspondiente.

Art. 44. Siempre que sea compatible con el servicio, se nombrará un pagador para dos ó más direcciones, á fin de introducir todas las economías posibles.

Art. 45. Los sueldos que deben abonarse á los pagadores serán asignados por el Ministerio de Fomento, teniendo en consideracion el trabajo que deban desempeñar, y el importe de aquellos sueldos se cargará en los gastos de las obras, para lo que figurarán en los presupuestos de las respectivas direcciones.

Art. 46. Los pagadores afianzarán su manejo á satisfaccion de la Tesorería general, conforme á las leyes relativas.

Art. 47. Por lo que respecta al manejo y distribucion de fondos, recibirán las órdenes inmediatamente de la Tesorería general.

Art. 48. Siempre que la misma oficina lo considere oportuno, podrá disponer que se visite á los pagadores, pudiendo suspenderlos hasta por dos meses, dando inmediato aviso al Ministerio de Fomento, con el informe correspondiente.

Art. 49. Para auxiliar las labores de los pagadores, tendrá cada uno un escribiente, nombrado por el Ministerio de Fomento á propuesta de la Tesorería general, y cuyos sueldos fijará el mismo Ministerio.

Art. 50. Para llevar la contabilidad, rendir las cuentas y demas operaciones relativas, se sujetarán los pagadores á los modelos adjuntos y demas disposiciones de la Tesorería general.

Art. 51. El pagador vigilará que se pague puntualmente su jornal á los trabajadores, sin que por ningun motivo se les haga descuento alguno de lo que les corresponda, á no ser en el caso prevenido en el art. 21.

Art. 52. Para formar las relaciones de pago llevará el pagador cuenta exacta de lo que se devengue por jornales y demas gastos, comprobando las memorias semanarias con las notas que haya tomado en las visitas que frecuentemente debe hacer á las cuadrillas.

Art. 53. Para la contabilidad, en todo lo concerniente al cargo de los caudales, llevarán los pagadores los libros siguientes:

Diario, segun el modelo que dé la Tesorería.

Mayor.

Art. 54. Estos libros serán autorizados por la Tesorería general y comprenderán el año fiscal á que correspondan, cerrándose en fin de Junio de cada año, para remitirlos á la misma oficina y que se verifique su glosa.

Art. 55. En fin de cada mes se remitirán á la propia oficina, para su revision, el corte de caja y balanza respectiva, en los mismos términos que expresen los modelos que se formen al efecto, acompañándolos de los comprobantes respectivos. Una copia del corte de caja se remitirá al Ministerio de Fomento.

Art. 56. Todas las modificaciones ó aumentos que sea conveniente ó necesario hacer á los artículos de este reglamento, lo serán por el Ministerio de Fomento.

Artículo Transitorio.

Este reglamento comenzará á regir el 15 del presente mes, y para las obras del desagüe se dará un reglamento especial.

México, Octubre 1º de 1868.—*Balcárcel.*

Circular.—Febrero 16 de 1869.

Se recomienda el exacto cumplimiento de los artículos 25 y 30 del reglamento para los directores de caminos.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Circular núm. 75.—Ha llegado á conocimiento de este Ministerio, que los ciudadanos directores de los caminos generales permanecen la mayor parte del tiempo en las capitales ó grandes poblaciones que se encuentran en cada una de las líneas que les están encomendadas. En consecuencia, se ha servido disponer el C. Presidente, que recomiende á vd. el exacto cumplimiento de los artículos 25 y 30 del reglamento para los directores de los caminos.

Independencia y libertad. México, Febrero 16 de 1869.—*Balcárcel.*

Circular.—Junio 2 de 1869.

Se recuerda el cumplimiento de la circular de 22 de Enero de este año, para que los directores de caminos remitan al Ministerio el plano y perfiles de los que tienen á su cargo, así como los informes y memorias que detalla la expresada circular.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Circular núm. 83.—En la circular núm. 74 de 22 de Enero de este año, se fijó el mes de Mayo próximo pasado como término para que los ciudadanos directores de caminos remitieran á esta Secretaría el plano y perfiles de los que tienen á su cargo, así como los informes y memorias que detalla la expresada circular.

Y habiendo trascurrido ya el plazo fijado, recuerdo á vd. las disposiciones antes referidas, á fin de que les dé inmediato y puntual cumplimiento.

Encargo á vd. que remita igualmente colecciones de las maderas y rocas que formen el terreno por donde atraviesa ese camino, expresando el lugar de donde se tome cada ejemplar, y cuidando de hacer la remision de las colecciones por el primer conducto que se presente, que no sea el de las diligencias generales.

Independencia y libertad. México, Junio 2 de 1869.—*Balcárcel.*

Circular.—Julio 1º de 1869.

Todos los directores ó pagadores deberán pedir mensualmente á la Tesorería, ó á las casas encargadas de ministrarles las cantidades que tengan asignadas, lo que fuere necesario para el completo, teniendo en cuenta la existencia que en fin de cada mes les resulte.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 138.—En suprema órden de 26 del pasado, ha dispuesto el Ministerio de Fomento que las existencias que en numerario tienen algunas direcciones de caminos no se les retirasen, porque no habiéndose podido entregar la suma acordada para la compra de herramientas que necesitan, las habia autorizado á fin de que de las asignaciones mensuales reservasen

alguna cantidad con que comprarlas, y que habiendo hecho sus pedidos al extranjero, necesitaban, para satisfacer su importe, de las existencias que resultaran hasta fin del citado mes de Junio.

Al mismo tiempo acordó dicho Ministerio, que en el año económico que hoy empieza, se disminuyeran de las asignaciones de los caminos las existencias que les resultaren mensualmente despues de cubiertos sus compromisos.

En virtud de esa superior disposicion, deberán todos los directores ó pagadores, pedir mensualmente á esta Tesorería, ó á las casas encargadas de ministrarles las cantidades que tengan asignadas, lo que fuere necesario para el completo, teniendo en cuenta la existencia que en fin de cada mes les resulte, segun el corte de caja que sin falta alguna deberán practicar conforme á lo dispuesto en el reglamento respectivo, en la inteligencia de que no se les pasará porque cobren completa la asignacion, teniendo alguna existencia.

Independencia y libertad. México, Julio 1º de 1869.—*M. P. Izaguirre.*

Circular.—Mayo 6 de 1870.

Informe que deberán remitir los directores de caminos sobre las obras hechas, con todos los detalles que se expresan, los cuales en su mayor parte comprende la circular núm. 74 de 22 de Enero de 1869.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Circular núm. 5.—Con el objeto de que este Ministerio tenga un conocimiento exacto y detallado de los trabajos ejecutados por esa Direccion, y de los resultados que han producido para el mejoramiento de la carretera, recomiendo á vd. muy particularmente que para el próximo mes de Julio remita sin falta á esta Secretaría un informe pormenorizado sobre las obras hechas, con todos los detalles que se expresan á continuacion, los cuales, en su mayor parte, comprende la circular núm. 74 de 22 de Enero de 1869, que se comunicó á vd. oportunamente.

Los datos que deberá contener el informe, son los siguientes:

1º El plano exacto del camino en escala de $\frac{1}{100000}$, abrazando una zona de 5 kilómetros á cada lado, ó más, si fuere conveniente indicar la forma general del terreno ú otras vías importantes que afluyan á la principal.

2º El perfil general del camino, con sus distancias horizontales en la misma escala, y las verticales en la de $\frac{1}{10000}$ cuando menos.

3º Perfiles parciales de los tramos que deban detallarse con más particularidad, eligiendo para las distancias horizontales y verticales las relaciones de escalas que convengan, segun la configuracion del terreno.

En las operaciones para obtener estos datos, se emplearán los métodos más exactos.

4º El cálculo del movimiento de tierras que sea necesario hacer para modificar las pendientes dentro de los límites fijados por la facilidad del tráfico.

5º El presupuesto de lo que importará la reparacion del camino, en el concepto antes expresado.

6º El presupuesto de la simple reparacion del camino actual, sin variar su trazo ó pendientes.

7º El proyecto ó presupuesto de las reparaciones que deben hacerse á los puentes existentes.

8º El proyecto y presupuesto de los puentes nuevos que convenga construir para expeditar las vías principales.

9º Longitud de las calzadas ya construidas y entregadas al uso público.

10º Cantidad total recibida por la Direccion para las obras.

11º Sumas gastadas para cubrir los sueldos de la Direccion y los de la Pagaduría.

Todos estos trabajos deberán acompañarse de memorias redactadas en términos claros y concisos, que contengan los puntos siguientes:

Primero. Conveniencia de conservar el camino como se encuentra respecto de su direccion, ó de variarlo, teniendo en consideracion la naturaleza del terreno, la importancia de las poblaciones, y fincas rús-

ticas que atraviesa en uno y otro caso, su comercio, ventajas para los viajeros y economía en la conservacion del camino.

Segundo. Descripcion del terreno que atraviesa el camino, su formacion y materiales que se pueden emplear para la construccion, tanto del camino como de sus obras de arte, expresando las ventajas que puedan resultar de su empleo.

Tercero. Número de trabajadores y medios de acarreo que pueden encontrarse en las poblaciones y fincas rústicas inmediatas al camino.

Cuarto. Relacion exacta de los trabajos ejecutados desde 1º de Julio de 1869, manifestando su clase, importancia y ventajas que hayan producido para el tráfico.

Quinto. Noticia del número de peones que se hayan empleado en los trabajos hasta fin de Junio de 1870, medios de acarreo que se hayan usado y precio medio de la unidad de cada clase de obra.

Sexto. Relacion de las obras de arte que existen en el camino, con expresion de su importancia, clase y objeto.

Sétimo. Una relacion de las poblaciones y fincas rústicas que se encuentran sobre la vía ó sus inmediaciones, expresando el número de sus habitantes, así como su importancia agrícola, fabril ó minera.

Este informe comprenderá, en la parte correspondiente, el tiempo trascurrido del principio de Julio de 1869 al fin de Junio de 1870, y recomiendo á vd. la exactitud de su remision, en el concepto de que la Secretaría de mi cargo dictará las providencias que estime convenientes respecto de los ciudadanos directores omisos ó morosos.

Independencia y libertad. México, Mayo 6 de 1870.—*Balcárcel.*

Circular.—Julio 5 de 1870.

Se recomienda á los directores de caminos ejerzan la mayor vigilancia en la línea que tienen encomendada, para evitar que en la actual estacion llegue á interrumpirse el tránsito en las carreteras.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Circular.—Con el fin de evitar que en la actual estacion llegue á interrumpirse el tránsito en esa carretera, dispone el C. Presidente

diga á vd., que cuide de recorrer constantemente la línea que tiene vd. encomendada, á fin de vigilar que cumplan debidamente los sobrestantes y trabajadores, los cuales distribuirá vd., segun el estado del camino, en los lugares en que esté mas expuesto á deteriorarse, á consecuencia de la presente estacion, y de manera que puedan ocurrir violentamente á los puntos donde fuere necesaria su presencia.

Independencia y libertad. México, Julio 5 de 1870.—*Balcárcel.*

DURANGO á MAZATLAN.

Decreto.—Setiembre 25 de 1868.

Se abrirá un camino carretero de la ciudad de Durango á la de Mazatlán, pasando por la Sierra Madre.

El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º Se abrirá un camino carretero de la ciudad de Durango á la de Mazatlán, pasando por la Sierra Madre.

«Art. 2º Los gastos de la obra serán cubiertos por el Tesoro Federal, consignándose al efecto cincuenta mil pesos anuales, que se tomarán de la cantidad señalada para caminos en el presupuesto del Ministerio de Fomento.

«Art. 3º El Ejecutivo procederá desde luego á nombrar una comision de ingenieros mexicanos, para que, previo el reconocimiento del terreno, forme el proyecto de la obra, y aprobado por el Ministerio de Fomento, comenzarán los trabajos.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Setiembre 22

de 1868.—*Justino Fernandez*, diputado presidente.—*Joaquin Baranda*, diputado secretario.—*Juan Sanchez Azcona*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique y circule, dándole el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno general. México, Setiembre 25 de 1868.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Setiembre 25 de 1868.—*Balcárcel.*

DURANGO á MAZATLAN.—Véase MAZATLAN á DURANGO.

EMPLEADOS.

Decreto.—Abril 14 de 1855.

Se deroga la facultad de nombrar y remover á los empleados, que tenia el administrador de caminos y peajes.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—S. A. S. el general Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, benemérito de la patria, general de division, gran maestre de la nacional y distinguida Orden de Guadalupe, caballero gran cruz de la real y distinguida Orden española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las ámplias facultades que la nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Artículo único. Se deroga la base 4ª del art. 3º de la ley de 10 de Mayo de 1853, que autorizó al administrador general de caminos y peajes para nombrar y remover los recaudadores y demas empleados de dicha

renta, quedando por consiguiente limitadas las facultades de la referida administracion á proponer aquellos empleados al Supremo Gobierno, quien hará el nombramiento.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el palacio del Gobierno nacional en México, á 14 de Abril de 1855.—*Antonio López de Santa-Anna.*—Al Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Abril 14 de 1855.—El Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio, *Joaquin Velazquez de Leon.*

ESCRIBIENTES.

Circular.—Junio 30 de 1869.

Se suprimen los escribientes de las Direcciones de caminos y que los de las respectivas Pagadurías desempeñen las funciones que á aquellos corresponden.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 5ª—Circular núm. 137.—Con fecha de ayer me dice el C. Ministro de Fomento lo que sigue:

«Habiéndose reducido en el presupuesto de egresos para el próximo año económico la suma asignada á los caminos que están en explotacion y á cargo de este Ministerio, ha resuelto el C. Presidente, á fin de introducir en los sueldos cuantas economías fueren posibles, que se supriman los escribientes de las Direcciones, y que los de las respectivas Pagadurías desempeñen las funciones que á aquellos corresponden.—Lo que digo á vd. para los efectos consiguientes; en el concepto de que ya se comunica esta disposicion á los ciudadanos directores de caminos.»

Y lo inserto á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes: bajo el concepto, de que entretanto que dicho Ministerio no acuerde otra cosa, de los cien pesos destinados antes para gastos de direccion, solo se pagará el sueldo designado por él al sobrestante mayor y los pe-

queños de escritorio, quedando el importe de lo que se pagaba al escribiente á beneficio de los fondos destinados al camino.

Del recibo de esta circular me dará vd. el aviso oportuno.

Independencia y libertad. México, Junio 30 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*—C. Pagador......

FIANZAS.

Circular.—Marzo 15 de 1869.

Que los empleados que manejan caudales deben justificar anualmente la supervivencia é idoneidad de sus fiadores.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 122.—Estando dispuesto que los empleados de Hacienda que por desempeñar destinos de responsabilidad han debido caucionar su manejo, justifiquen anualmente la idoneidad y supervivencia de sus fiadores; en cumplimiento del art. 68 del Reglamento de Comisarías, prevengo á vd. para que el 31 de Mayo próximo entrante, á más tardar, remita á esta Tesorería los certificados respectivos á los fiadores de los empleados de esa oficina que se encuentren en el caso de que se trata.

Sírvase vd. acusarme recibo de la presente circular.

Independencia y libertad. México, Marzo 15 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano ....

Circular.—Setiembre 30 de 1869.

Pena en que incurren los empleados federales que deban afianzar su manejo y no lo hayan verificado.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Número 171.—Con fecha de ayer y en suprema órden, el C. Ministro de Hacienda y Crédito público me dice:

«Con el oficio de vd. de hoy se recibió en esta Secretaría la noticia de los empleados que han caucionado su manejo y los que no lo han

hecho, y en contestacion ha acordado el C. Presidente de la República se diga á vd. que todos los empleados federales de hacienda que deban afianzar su manejo y que no lo hayan hecho, lo verifiquen en el improrogable plazo de quince dias, contados desde que reciban la notificacion correspondiente, y que en caso de no hacerlo, queden suspensos de los empleos que desempeñan, hasta la resolucion de este Ministerio.»—Lo que digo á vd. para su cumplimiento.

Trasládolo á vd. con el objeto que se expresa, y que á fin de cubrir la responsabilidad de esta oficina, acuse desde luego el correspondiente recibo.

Independencia y libertad. México, Setiembre 30 de 1869.—*M. P. Izaguirre*

Circular.—Abril 8 de 1870.

Los empleados que tienen caucionado su manejo presentarán el certificado de idoneidad y supervivencia de sus fiadores.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 199.—Siendo del cargo de esta oficina, conforme al art. 68 de su reglamento, exigir anualmente á los empleados que tienen caucionado su manejo el certificado de idoneidad y supervivencia de sus fiadores, se servirá vd. tenerlo presente para remitir el que le corresponde antes de que termine el presente año fiscal, notificando esta disposicion á los demas empleados de su dependencia, para que cada uno por su parte le dé el debido cumplimiento.

La falta de los referidos certificados en esta oficina dentro del plazo señalado, será causa suficiente para exigir nueva fianza á los que no los remitan, aplicándoles en consecuencia lo dispuesto en el decreto de 10 de Julio de 1855, sobre empleados que manejan fondos de la nacion.

Independencia y libertad. México, Abril 8 de 1870.—*M. P. Izaguirre.* Ciudadano . . . .

Circular.—Julio 17 de 1871.

Se recuerda á los empleados federales que manejan fondos del Erario, la obligacion que les imponen diversas disposiciones vigentes, de remitir anualmente certificados de supervivencia é idoneidad de sus fiadores.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 275.—Por circulares de esta Tesorería general, fechas 15 de Marzo de 1869, 1º de Junio del mismo año y 8 de Abril de 1870, se ha recordado á todos los empleados federales que manejan fondos del Erario, la obligacion que les imponen diversas disposiciones vigentes, de remitir anualmente certificados de supervivencia é idoneidad de sus fiadores.

Como no todos han cumplido, y el disimulo de esta oficina le acarrearia una grave responsabilidad, prevengo á vd. que remita dentro del término de un mes, contado desde la fecha en que reciba la presente, los que le correspondan, bien entendido que de no verificarlo se procederá á lo que haya lugar.

Independencia y libertad. México, Julio 17 de 1871.—*M. P. Izaguirre.*

FRONTERA del NORTE
hasta el Océano Pacífico.

Decreto.—Agosto 25 de 1857.

Se declara caduco é insubsistente el privilegio que con fecha 23 de Noviembre de 1854 fué concedido á los Sres. J. B. Moore y socios, para la construccion de un ferrocarril al través del territorio de la República, desde la frontera del Norte de la misma hasta el Océano Pacífico, entre los puntos de Altata y el Manzanillo.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª—El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*El C. Ignacio Comonfort, Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayutla y reformado en Acapulco, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Artículo único. Se declara caduco é insubsistente el privilegio que con fecha 23 de Noviembre de 1854 fué concedido á los Sres. J. B. Moore y socios, para la construccion de un ferrocarril al través del territorio de la República desde la frontera del Norte de la misma hasta el Océano Pacífico, entre los puntos de Altata y el Manzanillo, por no haber cumplido el empresario con las condiciones que en la concesion le fueron impuestas.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á 25 de Agosto de 1857.—*I. Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Agosto 25 de 1857.—*Siliceo.*

GASTOS.

Circular núm. 88.—Setiembre 19 de 1868.

No se admitirán en data los cien pesos señalados para gastos á los directores de caminos, si no acreditan su inversion.

Esta Tesorería ha visto en las cuentas que han remitido los directores de caminos, que algunos se datan los cien pesos que el Ministerio de Fomento les ha señalado para gastos, sin comprobar su distribucion, fundándose en que el mismo Ministerio los autorizó para hacerla como lo creyeran conveniente.

Cierto es que tienen tal autorizacion, pero no lo es que no haciéndose esos gastos, ú omitidos en parte, puedan los directores datárselos, porque esto equivaldria á percibir mayor cantidad que la de ciento cincuenta pesos al mes, que por sueldo les ha señalado el repetido Ministerio, perjudicándose tal vez el servicio público por la falta de un sobrestante mayor, que en algunos caminos podrá ser indispensable, así como puede serlo el escribiente.

Además, en las plantas de empleados, sueldos y gastos que tienen señaladas las direcciones de caminos, se dice expresamente que los cien pesos de que se trata se distribuirán entre el sueldo del sobrestante mayor, escribiente y gastos de escritorio, lo que quiere decir que tienen una especial aplicacion, y que por consiguiente los directores no pueden dejar de hacerla y comprobarla con los recibos correspondientes.

Fundado en esta disposicion, he creido necesario dirigirme á los ciudadanos directores por medio de esta circular, para advertir á los que les comprenda, que esta Tesorería no admitirá la data de dichos cien pesos, sino cuando se acredite su inversion, pues en el caso de que esto no se haga, deberá entenderse que no ha habido necesidad de hacer tales gastos, y entonces el todo ó la parte que no se compruebe quedará á beneficio del Erario.

Independencia y libertad. México, Setiembre 19 de 1868.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano director del camino de. . . . .

GASTOS.—Circular núm 137.—Julio 30 de 1869.—De los cien pesos destinados antes para gastos de direccion, solo se pagará el sueldo del sobrestante mayor y los pequeños de escritorio. Véase la circular de 30 de Junio de 1869, en la palabra ESCRIBIENTES.

Circular.—Setiembre 4 de 1869.

Solo se comprenden bajo la denominacion de gastos de Direccion los que se expresan.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 161.—Habiendo notado esta Tesorería el diverso empleo que algunas direcciones de caminos daban á la cantidad señalada por el Ministerio de Fomento para gastos de las mismas, ocurrió á dicho Ministerio pidiéndole se sirviera fijar de una manera clara y precisa los gastos que debian hacerse de aquella asignacion, y hasta qué suma debia extenderse esta, supuesto que se habian suprimido los escribientes de las direcciones y señalado otras cantidades para las obras de caminos; y en

respuesta se ha servido decirme, con fecha 1º del corriente, lo que sigue:

«Ha resuelto el C. Presidente, que para evitar en lo sucesivo dificultades ó interpretaciones erróneas, solo se comprendan bajo la denominacion de gastos de direccion, los de escritorio que se eroguen mensualmente para el despacho, considerándose como gastos de empleados, los del sueldo del sobrestante mayor y escribiente cuando este exista con autorizacion del Ministerio de mi cargo.»

Lo que se hace saber á los ciudadanos directores y pagadores de caminos, para su inteligencia y cumplimiento; advirtiendo á los segundos que será de su personal responsabilidad cualquiera suma que satisfagan en contravencion de dicha suprema disposicion, pues que solo ministrarán para gastos de direccion los precisos de escritorio, y estos precisamente en vista de los documentos que los acrediten.

Independencia y libertad. México, Setiembre 4 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*

Circular.—Noviembre 15 de 1872.

Se suprime el abono de la cantidad que para gastos menores de oficio se habia concedido á las direcciones y á las pagadurías de caminos.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 324.—El C. Ministro de Fomento, en suprema órden fecha 14 del actual, me dice lo siguiente:

«Siendo hoy tan cortas las asignaciones señaladas á los caminos nacionales, que no bastan ni para atender á la ejecucion de las obras más urgentes; con el fin de que pueda destinarse á los trabajos prácticos la mayor suma posible, ha dispuesto el C. Presidente, que desde el presente mes quede suprimido el abono de la cantidad que para gastos menores de oficio se habia concedido á las direcciones y á las pagadurías de los indicados caminos.—Lo comunico á vd. para los fines indicados.»

Trasládolo á vd. para su cumplimiento, en concepto de que la suprema órden inserta no comprende á las personas que por comision se encuentran encargadas de administrar fondos pertenecientes á algun camino sin percibir sueldo; y de que acusará recibo de la presente.

Independencia y libertad. México, Noviembre 15 de 1872.—*M. P. Izaguirre.*—C. Pagador......

GASTOS PERSONALES.—Véase la circular núm. 130 de 22 de Abril de 1869, en la palabra CABALLOS.

GOAZACOALCO.

Decreto.—Junio 3 de 1826.

Apertura del camino de Goazacoalco.

1. Dirigirá su atencion el Gobierno á fortificar y poner en estado de defensa la barra de Goazacoalco.

2. Procederá el Gobierno, con la mayor brevedad, al establecimiento de la Receptoría con los edificios necesarios para los empleados y resguardo del comercio en aquel punto.

3. El Gobierno, de acuerdo con el Estado de Veracruz, formará y fomentará una poblacion en el lugar mas á propósito de dicha barra.

4. Se autoriza al Gobierno general para que proceda á la apertura de un camino de ruedas, por medio de contrata, en los términos que tenga por mas convenientes y sean mas ventajosos, desde los límites de la navegacion interior del rio de Goazacoalco hasta el Pacífico y Tehuantepec.

5. Para la ejecucion cómoda de dicho camino, el Gobierno formará una poblacion, y un presidio en el punto mas conveniente, pidiendo ó comprando el terreno á los Estados respectivos.

6. Mientras se construye el camino con solidez, se abrirá sin pérdi-

da de tiempo uno provisionalmente, invitando á los Estados vecinos á su cooperacion.

7. Se habilita la barra de San Francisco Tehuantepec para el cabotaje con los puertos del mar del Sur; y el Gobierno, de acuerdo con el Estado de Oaxaca, formará y fomentará una poblacion en las orillas de la bahía de Tilema, hácia dicha barra.—*José Arcadio de Villalva*, presidente del Senado.—*Bernardo Gonzalez Perez de Angulo*, presidente de la cámara de diputados.—*Demetrio del Castillo*, senador secretario.—*Juan Gómez de la Puente*, diputado secretario.

México, 3 de Junio de 1826.—A D. Sebastian Camacho.

GUANAJUATO á QUERÉTARO
y al pueblo de la Piedad.

Decreto.—Junio 1º de 1857.

Camino de fierro que se establecerá en el Bajío del Estado de Guanajuato, que úna la capital con Querétaro por un lado, y con el pueblo de la Piedad por el otro.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª—El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*El C. IGNACIO COMONFORT, Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayutla y reformado en Acapulco, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Con el objeto de hacer un camino de fierro en el Bajío del Estado de Guanajuato, que úna la capital con Querétaro por un lado, y con el pueblo de la Piedad por el otro, se formará una compañía con capital de tres millones de pesos, dividido en trescientas mil acciones de á diez pesos cada una.

«Art. 2º La compañía tendrá el carácter exclusivo de mexicana, y los derechos y exenciones que por este decreto se le conceden, todos ni cada uno podrán ser traspasados, hipotecados ni empeñados, ni cedidos á ningun gobierno extranjero, ni á corporacion, ni á persona que goce de proteccion extranjera. Por intentarlo solamente queda de hecho nulo este privilegio; y es tambien nulo en todos y cada uno de los casos en que se recurra á fuerza ó á intervencion extranjera.

«Art. 3º Se concede á la compañía propiedad perpetua del ferrocarril, y privilegio exclusivo en el tramo que construya, por el término de treinta años.

«Art. 4º A lo más dentro de un año, contado desde la fecha de la expedicion de este decreto, la compañía representada por la junta á que se refiere el art. 14, tendrá obligacion de presentar al Ministerio de Fomento los planos del camino y demas pormenores, que den perfecta idea de la obra, y desde luego se pondrá en ejecucion.

«Art. 5º El Ministerio de Fomento auxiliará la obra con los fondos líquidos que recauda en el Estado, en compensacion de los cuales se le expedirán por la compañía títulos de acciones como socio.

«Art. 6º El Gobierno del Estado cooperará por su parte, poniendo á disposicion de la compañía un presidio, lo menos de doscientos hombres, escoltados y mantenidos por cuenta del Estado.

«Art. 7º La compañía tiene la facultad de ocupar para su vía los terrenos de propiedad pública ó particular que necesite, pagando á los propietarios su legítimo valor, en los términos señalados por la ley para los casos de expropiacion por utilidad pública.

«Art. 8º Todos los carros, carruajes, instrumentos, utensilios, máquinas, locomotoras, trenes y sus anexos para el trasporte, arneses y arreos para bestias de carga, fierro, carbon y los demas materiales para la construccion y conservacion del camino, quedan exentos de todo derecho de internacion ó consumo y de cualquiera otra denominacion.

«Art. 9º La libertad de introducir sin pagar derechos, los útiles y demas objetos que se mencionan para la construccion del ferrocarril, no comenzará á tener efecto sino hasta el dia en que se den las órdenes

correspondientes, á consecuencia de que la compañía dé aviso del tiempo en que va á comenzar las obras. Si suspende estas por cien dias sin causa suficiente, ó no continúa los trabajos, despues de concluido cierto tramo, los materiales y objetos introducidos quedan hipotecados para el pago de los derechos, que deberán satisfacer conforme á las leyes vigentes.

«Art. 10º Las concesiones que se hacen en este privilegio para la introduccion de materiales y otros objetos libres de derechos, para el uso de la compañía, en la construccion, conservacion y uso del camino, durarán por el término de diez años, contados dia á dia desde la fecha en que se haga el primer viaje desde el uno hasta el otro extremo de la línea. Pasado este plazo, el Supremo Gobierno podrá ó no otorgar las mismas ó diferentes concesiones, por el tiempo que le convenga.

«Art. 11º El Supremo Gobierno tiene derecho para hacer conducir por el ferrocarril sus tropas con sus equipajes, trenes, artillería y municiones, por la mitad de la cuota que señale la tarifa á los viajeros de menor paga; pero la tropa, etc., se sujetará en lo económico á los reglamentos establecidos por la compañía para los pasajeros y efectos.

«Art. 12º Para que una obra de tan benéficos resultados no se entorpezca, se dedican á ella, además de los fondos del Ministerio de Fomento mencionados, las contribuciones siguientes que el Estado se impondrá.

«Primero. Un cinco por ciento de aumento de los derechos aduanales, que se cobrarán á todos los efectos extranjeros ó nacionales que se consuman en el Estado.

«Segundo. Un medio por ciento sobre el valor de oro y plata.

«Tercero. Uno al millar anual del valor de las fincas rústicas y urbanas del Estado.

«Art. 13º Los causantes de estos derechos recibirán en compensacion acciones de la compañía sobre el ferrocarril, por cantidades iguales á las que pagaren.

«Art. 14º Para manejar los fondos y disponer todo lo que convenga, habrá una junta directiva compuesta de cinco individuos, que se-

rán electos en junta general de accionistas, siendo presidente el primer electo.

«Art. 15. Por esta sola vez la junta será nombrada por el Exmo. Sr. Gobernador y presidida por S. E., formando parte de ella el agente del Ministerio de Fomento.

«Art. 16. Son atribuciones de la junta:

«Primera. Nombrar ingenieros que dirijan la obra y disponer todo lo conducente á ella.

«Segunda. Nombrar un tesorero que, afianzado competentemente, colecte las cantidades destinadas para la compañía, depositándolas con seguridad.

«Tercera. Procurar quien tome acciones, ya sea en el país ó en el extranjero.

«Cuarta. Publicar en los periódicos, en cada semestre, una relacion de las cantidades colectadas y de su inversion, de las obras que se hayan ejecutado, y de todo lo que pueda interesar á los accionistas.

«Quinta. Cuidar de la buena explotacion del camino luego que pueda comenzar á servir.

«Sexta. Hacer los repartos de las utilidades cada año.

«Sétima. Formar desde luego un reglamento para su manejo, y la manera de hacer las juntas generales.

«Octava. Nombrar el secretario y empleados de contabilidad y designar sus sueldos.

«Novena. Convocar las juntas generales extraordinarias cuando lo crea conveniente, ó cuando lo soliciten el número de accionistas que designe el reglamento.

«Art. 17. Cada año habrá una junta general con los objetos siguientes, y en la cual los votos se contarán por el número de acciones.

«Primero. Elegir la junta directiva, pudiendo ser electas las mismas personas.

«Segundo. Corregir ó variar el reglamento de la junta directiva.

Art. 18. Las variaciones en el número general de acciones, la prolongacion del camino, el sustituir carriles de fierro á los de madera, poner

vía doble ó cualquier negocio grave, solo podrá determinarse en junta general y por mayoría absoluta de votos, esto es, por mas de ciento cincuenta mil votos.

«Art. 19. Para que haya junta general, se necesita que estén representadas en ella más de la mitad de las acciones tomadas hasta aquella fecha.

«Art. 20. Se compromete la compañía á afianzar dentro de un año, á satisfaccion del Ministerio de Fomento, el cumplimiento de las obligaciones que se le imponen en este decreto, bajo la pena de treinta mil pesos, que se hará efectiva, caducando igualmente la concesion y perdiendo la empresa en favor del Gobierno los gastos que hubiere emprendido y las obras comenzadas ó concluidas en la vía. La concesion caducará asimismo si en el plazo fijado la compañía no otorga la fianza.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el palacio nacional de México, á 1º de Junio de 1857.—*I. Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Junio 1º de 1857.—*Siliceo.*

Decreto.—Diciembre 10 de 1872.

De la partida núm. 901 del presupuesto se destinarán 10,000 pesos para la construccion de un camino carretero que úna al Estado de Guanajuato con el de San Luis Potosí, pasando por los lugares que se expresan.

El C. Presidente constitucional de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. De la partida núm. 901 del presupuesto vigente sobre gastos de la Federacion, se destinarán diez mil pesos como auxilio

al gobierno de Guanajuato, para la construccion de un camino carretero, que uniendo dicho Estado con el de San Luis Potosí, pase por Silao, Tlachiquera y San Felipe.

«Palacio del poder Legislativo de la Union. México, 10 de Diciembre de 1872.—*N. Lémus*, diputado presidente.—*F. Michel*, diputado secretario.—*S. Nieto*, diputado secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el palacio nacional de México, á 10 de Diciembre de 1872. —*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Diciembre 10 de 1872.—*Balcárcel.*—Ciudadano......

HERRAMIENTAS.

Circular.—Agosto 25 de 1868.

Sobre remision de noticias de la herramienta que existe en los caminos.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 5ª—Circular núm. 82.—Habiendo observado esta Tesorería que en las cuentas que ha recibido de los directores de caminos, correspondientes al mes de Julio último, se ha omitido la remision de la noticia de las herramientas que tuvieron, no obstante lo dispuesto en el art. 16 del reglamento de 13 de Febrero de 1861, prevengo á vd. que á la mayor brevedad me remita un estado circunstanciado de las que habia el 30 de Junio en el camino que es á su cargo, bajo el concepto de que deberán venir expresados tambien los carros, carretillas, animales, guarniciones y demas enseres que se hubieren comprado con dinero del Erario.

Esa noticia es indispensable para que esta Tesorería pueda calcular

la necesidad que tengan los directores de las herramientas y útiles que constan comprobadas en sus cuentas, y para vigilar, hasta donde sea posible, su conservacion y buen empleo, exigiendo, cuando note alguna falta, la responsabilidad á quien corresponda.

Es necesaria tambien dicha noticia, porque representando las herramientas y demas enseres que tienen los caminos, un haber del Erario, debe llevarse cuenta de ellos de la misma manera que se lleva la de las existencias en numerario que habia en 30 del citado Junio por los extinguidos fondos especiales.

En lo sucesivo cuidará vd. de acompañar en su cuenta mensual la noticia de que habla el citado reglamento. Del recibo de esta circular espero me dé vd. el aviso correspondiente.

Independencia y libertad. México, Agosto 25 de 1868.—*M. P. Izaguirre.*

Circular.—Julio 1º de 1869.

Cantidades que se asignan para la compra de herramientas.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 138.—En suprema órden de 26 del pasado ha dispuesto el Ministerio de Fomento que las existencias que en numerario tienen algunas direcciones de caminos no se les retirasen, porque no habiéndose podido entregar la suma acordada para la compra de herramientas que necesitan, las habia autorizado á fin de que de las asignaciones mensuales reservasen alguna cantidad con que comprarlas, y que habiendo hecho sus pedidos al extranjero, necesitaban, para satisfacer su importe, de las existencias que resultaran hasta fin del citado mes de Junio.

Al mismo tiempo acordó dicho Ministerio, que en el año económico que hoy empieza se disminuyeran de las asignaciones de los caminos las existencias que les resultaren mensualmente despues de cubiertos sus compromisos.

En virtud de esa superior disposicion, deberán todos los directores ó

pagadores pedir mensualmente á esta Tesorería, ó á las casas encargadas de ministrarles las cantidades que tengan asignadas, lo que fuere necesario para el completo, teniendo en cuenta la existencia que en fin de cada mes les resulte, segun el corte de caja que sin falta alguna deberán practicar, conforme á lo dispuesto en el reglamento respectivo; en la inteligencia de que no se les pasará porque cobren completa la asignacion, teniendo alguna existencia.

Independencia y libertad. México, Julio 1º de 1869.—*M. P. Izaguirre.*

INGENIEROS.

Decreto.—Setiembre 24 de 1842.

Creacion de un cuerpo civil de ingenieros de caminos, puentes y canales.

Antonio López de Santa-Anna, etc., sabed: Que habiendo mostrado la experiencia la falta que se encuentra de sugetos bastante impuestos en las obras especiales de los caminos, de lo que se sigue una grande diversidad en los resultados de los esfuerzos que por toda la República se están haciendo para mejorar las comunicaciones, y aun muchas veces con falta de la economía que debe multiplicar los efectos de aquellos conatos cuando fueren dirigidos con el necesario conocimiento, he resuelto, en virtud de la sétima de las bases acordadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos, crear un cuerpo civil de ingenieros para estos objetos, bajo las reglas siguientes:

Art. 1º Se creará un cuerpo civil de ingenieros de caminos, puentes y canales, del que será director y gefe principal el director general de caminos.

Art. 2º Por ahora, y hasta que las necesidades de este ramo en la República no exijan su aumento, se compondrá de los ingenieros inspectores en gefe y seis ingenieros ordinarios.

Art. 3º Los ingenieros inspectores disfrutarán el sueldo de tres mil

pesos anuales; los ingenieros en gefe, el de dos mil, y los ingenieros ordinarios el de mil.

Art. 4º Las plazas que vacaren se proveerán por escala y por eleccion del Gobierno, en estos términos: La primera vacante se dará á uno de los individuos de la clase inferior inmediata, que á juicio del Gobierno hubiere hecho más servicios ó tuviere mayores conocimientos. La vacante segunda se proveerá en el más antiguo de la clase inmediata; la tercera como la primera y la cuarta como la segunda, siguiendo así, para que una vacante toque al mérito y otra á la antigüedad.

Art. 5º Los que aspiren á entrar en este cuerpo serán examinados á presencia del director, por los vocales de la junta de que se hablará luego, y si fueren aprobados formará el director la propuesta, que con la calificacion de la junta pasará al Ministerio para que resuelva el Supremo Gobierno.

Art. 6º Los exámenes para ser ingeniero ordinario, serán de *aritmética*, *álgebra*, *geometría*, *trigonometría rectilínea*, hasta las ecuaciones de segundo grado, principios de dibujo contraidos al paisaje y á las figuras de sólidos regulares é irregulares.

Art. 7º El director y dos ingenieros, los más graduados que hubiere en la capital, formarán una junta superior del cuerpo, de la que será secretario el más moderno, la cual examinará á los que soliciten entrar en él: formará las hojas de servicio, llevará libros de antigüedad, aprobará las cuentas y presupuestos que se ofrecieren, y con su acuerdo evacuará el director los informes facultativos que le pidiere el Gobierno.

Art. 8º En los Departamentos en que haya caminos ya establecidos con peajes ú otro arbitrio permanente para su conservacion, un ingeniero será inspector de ellos, el cual dirigirá los trabajos que se ofrecieren, trazará las obras pertenecientes á su facultad, formará los presupuestos y planos de ellas, y lo mismo los cálculos de las excavaciones y terraplen para los caminos y canales.

Art. 9º Los ingenieros de los caminos presentarán las contratas de los materiales, herramientas, etc.; recibirán toda clase de efecto para el camino, calificando su estado por medio de certificacion, y pondrán el

cónstame en las listas ó rayas de los operarios que hubieren trabajado en las obras.

Art. 10. Trazarán y repartirán los trabajos que se vayan á ejecutar, y los recibirán, para que con su certificado sean abonados sus valores.

Art. 11. El director general, por sí ó por uno de los ingenieros inspectores, abrirá cada año un curso de construccion teórico-práctico de los caminos, canales y puentes, en el que los ingenieros que lo necesiten se impongan á fondo y por experiencia en los mejores métodos de verificar dichas construcciones.

Art. 12. Las lecciones que se den en este curso el primer año se imprimirán y publicarán para que sirvan de texto en el año siguiente, á fin de que, mejoradas segun lo que enseña la experiencia ó segun las reflexiones de sugetos inteligentes á que den lugar, pueda llegar á formarse un reglamento útil, que recibiendo la sancion del Gobierno sirva de regla en lo sucesivo, así para enseñar á los nuevos ingenieros como para la práctica de su profesion.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Circular.—Agosto 25 de 1869.

Siempre que los ingenieros tengan que hacer algun gasto extraordinario, darán cuenta al Ministerio de Fomento.

El «Monitor» y el Ministerio de Fomento.—Este periódico, en su número de ayer, hablando de ciertos hechos atribuidos á los ingenieros del desagüe, dice:

«Ahora bien: el C. Manzano, director general de la obra, por sí y ante sí, en nombre del Supremo Gobierno, ha expropiado de sus terrenos á varios vecinos de las municipalidades de Zumpango, Tequisquiac y otras: ¿para qué? para la obra no, sino para sembrar en ellos él, los señores ingenieros, algunos empleados y otras personas, etc.» Este incidente denunciado abraza dos puntos: el primero es que se han verificado

expropiaciones sin guardarse las formalidades de la ley; y en esto ha procurado el Ministerio de Fomento tal cuidado y vigilancia, que desde el 25 de Agosto de 1868 previno al C. Manzano lo que sigue:

«Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Siempre que por indemnizacion de terrenos ú otro motivo tenga vd. que hacer algun gasto extraordinario, cuidará vd. de dar cuenta á esta Secretaría, con la anticipacion correspondiente, pidiendo la aprobacion y autorizacion respectivas.

«Independencia y libertad. México, Agosto 25 de 1868.—*Balcárcel.* —Ciudadano ingeniero Jesus P. Manzano.—Zumpango.»

Procurando que estas ideas de respeto á la propiedad se hicieran efectivas por todos los agentes de este Ministerio, les dirigió desde el 12 de Enero de 1868 la circular que sigue:

«Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexica.—Seccion 3ª—Circular núm. 73.—Ha tenido á bien disponer el C. Presidente que se prevenga á los ingenieros encargados de la direccion de obras dependientes de esta Secretaría, que siempre que por conveniencia de las mismas obras tengan necesidad de ocupar terrenos ó materiales de propiedad particular, procuren ponerse de acuerdo con los respectivos propietarios, extendiendo por escrito el convenio, en caso de que lo hubiere, y dando cuenta con él al Ministerio de mi cargo, para obtener la correspondiente aprobacion.

«En el caso de que no puedan tener un arreglo con los propietarios, cualquiera que sea el motivo, remitirán un informe pormenorizado de todo lo ocurrido, á fin de que se dicte la resolucion correspondiente.

«Independencia y libertad. México, Enero 12 de 1868.—*Balcárcel.*»

Conforme á esta disposicion, se han gastado más de cinco mil pesos en indemnizaciones por terrenos ocupados y magueyes arrancados, figurando el C. Viveros entre los indemnizados por esta última causa.

No tiene queja el Ministerio de Fomento de que ningun ciudadano haya sido expropiado sin las formalidades de la ley, y por lo mismo no

cree que sus dependientes hayan olvidado en este caso sus terminantes instrucciones. Si á pesar de esto hubiere alguno agraviado ó perjudicado en su derecho, puede ocurrir á la superioridad, alegando lo que le parezca de justicia.

Esto, por lo que respecta á las expropiaciones que denuncia el *Monitor:* en cuanto al segundo punto, ó sea la siembra de los terrenos, el Ministro de Fomento, cuando se le pidió permiso para verificarlo, contestó lo que sigue:

«Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Con el oficio de vd. de 5 del que cursa, relativo á los permisos concedidos por esa direccion para sembrar los terrenos pertenecientes á la obra, he recibido la relacion nominal de los individuos entre quienes se han distribuido con aquel objeto.

«De todo he dado cuenta al C. Presidente, quien se ha servido acordar diga á vd. que no se autoriza la siembra de los terrenos de que se trata, y se aprueban las disposiciones dictadas anteriormente por vd., para que se sembraran sin haber solicitado y obtenido el permiso previo de esta Secretaría.

«Independencia y libertad. México, Julio 20 de 1870.—*Balcárcel.*—Ciudadano Ingeniero Jesus P. Manzano.—Zumpango.»

En cuanto al estanque para la máquina fija, se construyó por ser necesario; pero su valor no puede exceder de más de dos mil pesos, segun la opinion del ingeniero últimamente nombrado para visitar é inspeccionar los trabajos. Si el importe de esta obra hubiera sido el que dice el *Monitor*, se habria pedido la autorizacion del Ministerio para hacer un gasto tan considerable, y no hay constancia alguna de que así haya sucedido.

INGENIEROS.—Impuestos para la conservacion de caminos. Véanse las palabras CONTRIBUCIONES Y PEAJES.

IRAPUATO.

Decreto.—Marzo 13 de 1839.

Peaje que se establece en la ciūdad de Irapuato.

Ministerio de lo Interior.—El Exmo. Sr. Presidente de la República Mexicana se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«El Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed: Que el Congreso general ha decretado lo siguiente:

«Se aprueba el peaje que la Junta departamental de Guanajuato ha establecido con fecha 30 de Junio de 1838 en la ciudad de Irapuato, para emplear sus productos en la construccion de calzadas y caminos, con calidad de que cese la exaccion de este impuesto inmediatamente que sea conseguido aquel objeto.—*José María Bravo*, presidente de la cámara de diputados.—*Cayetano Ibarra*, presidente del Senado.—*Mariano Aguilar y López*, diputado secretario.—*José Manuel Moreno*, senador secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á 13 de Marzo de 1839.—*Anastasio Bustamante.*—A D. Agustin P. de Lebrija.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Marzo 13 de 1839.—*P. de Lebrija.*

JALAPA.

Decreto.—Diciembre 15 de 1874.

Se devolverá á D. Ramon Zangróniz la cantidad que á título de derecho de fomento satisfizo por los materiales de construccion introducidos para el ferrocarril de Jalapa.

El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Devuélvase al Sr. D. Ramon Zangróniz, la cantidad que á título de derecho de fomento satisfizo en la Aduana marítima de Veracruz, por los materiales de construccion introducidos para el ferrocarril de Jalapa, en los vapores americanos «City of Mérida» y «Jeddie.»

«Palacio del poder Legislativo. México, Diciembre 11 de 1874.—*Nicolás Lêmus*, diputado presidente.—*Alejandro Prieto*, diputado secretario.—*J. V. Villada*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el palacio nacional de México, á 15 de Diciembre de 1874. —*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Francisco Mejía, Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y demas fines.

Independencia y libertad. México, Diciembre 15 de 1874.—*Mejía.*—Ciudadano.....

Decreto.—Mayo 28 de 1875.

D. Ramon Zangróniz podrá exportar libre de derechos la cantidad de 150,000 pesos, garantizando ser para la compra del material necesario para construir una vía entre Jalapa y Coatepec.

El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso general ha tenido á bien expedir el siguiente decreto:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. D. Ramon Zangróniz podrá exportar libre de derechos la cantidad de ciento cincuenta mil pesos, siempre que garantice ante el Ejecutivo de la Union, que esa suma va á ser invertida en comprar el material necesario para construir una vía férrea entre Jalapa y Coatepec.

«Palacio del poder Legislativo. México, Mayo 26 de 1875.—*Julio Zárate*, diputado presidente.—*J. V. Villada*, diputado secretario.—*Luis G. Alvírez*, diputado secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique y circule para su cumplimiento.

«Palacio nacional de México, á 28 de Mayo de 1875.—*Sebastian Lerdo de Tejada*.—Al C. Francisco Mejía, Ministro de Hacienda y Crédito público.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes.

Independencia y libertad. México, Mayo 28 de 1875.—*Mejía*.—Ciudadano.....

JALAPA. Véase la suprema órden de 5 de Julio de 1793 en la palabra PEAJES.

JALAPA. Véase VERACRUZ á PUEBLA.

JALISCO.

Decreto.—Marzo 13 de 1839.

Tarifa para la compostura y conservacion de los caminos de Jalisco.

Ministerio de lo Interior.—El Exmo. Sr. Presidente de la República Mexicana se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«El Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed: Que el Congreso general ha decretado lo siguiente:

«Se aprueba la tarifa que la Junta departamental de Jalisco tuvo á

bien acordar para la compostura y conservacion de los caminos principales que conducen á la capital de su Departamento.—*José María Bravo*, presidente de la cámara de diputados.—*Cayetano Ibarra*, presidente del Senado.—*Antonio Madrid*, diputado secretario.—*José Cacho*, senador secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á 13 de Marzo de 1839.—*Anastasio Bustamante*.—A D. Agustin P. de Lebrija.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes. Dios y libertad. México, Marzo 13 de 1839.—*P. de Lebrija.*

JORNALES.

Circular.—Marzo 13 de 1869.

Que se satisfagan puntualmente los jornales de los trabajadores de caminos.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 5ª—Circular núm. 121.—Ha llegado á noticia de esta Tesorería que algunos pagadores de caminos satisfacen de preferencia los materiales y otros objetos que contratan los directores, desatendiendo el pago de los miserables jornales que vencen los peones que trabajan en los mismos caminos. Como esta práctica es á todas luces injusta, porque los priva de la indemnizacion á que tienen derecho y que les es absolutamente indispensable para sus alimentos, se hace necesario prevenir á los pagadores que por ningun motivo dejen de satisfacer puntualmente dichos jornales, y que en el caso de que lo que ministra esta Tesorería no alcance para cubrir todos los gastos, despues de pagados aquellos, se prorratee el resto entre los demas acreedores.

Tambien ha sabido la misma Tesorería, que despues de haber entregado los directores á los pagadores las existencias que tenian, previa la formacion del corte de caja, se les presentan recibos de cantidades que se adeudaban en los caminos y que no se hicieron constar al tiempo de

la entrega. Como la satisfaccion de esas deudas disminuye forzosamente el fondo destinado para los trabajos corrientes, y es además indispensable justificar su procedencia, he creido de mi deber prevenir por medio de esta circular á todos los pagadores, que las cantidades que perciban las empleen precisamente en satisfacer los trabajos y obras ejecutadas desde que tomaron posesion de sus destinos, y de ninguna manera en pago de deudas atrasadas, pues cuando algun director las tuviere, deberá manifestarlo á esta oficina para que recabe del Ministerio respectivo la resolucion conveniente.

Del recibo de esta circular espero me dé vd. el aviso oportuno.

Independencia y libertad. México, Marzo 13 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*

LAGUNA DE TAMIAHUA. Véase el decreto de 15 de Enero de 1874 en la palabra CANALES.

LAGUNAS.—Canalizacion de la laguna de Tamiahua. Véase el decreto de 30 de Noviembre de 1874 en la palabra RIOS.

LAGUNAS.—Canalizacion de la Laguna Madre. Véase el decreto de 17 de Junio de 1875 en la palabra MATAMOROS.

LAGUNA DE TAMPAMACHOES. Véase el decreto de 8 de Abril de 1873 en la palabra CANAL.

LEON.

Decreto.—Marzo 13 de 1839.

Contribucion establecida para la construccion de una calzada y puente en la ciudad de Leon.

Ministerio de lo interior.—El Exmo. Sr. Presidente de la República Mexicana se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«El Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:

«Que el Congreso general ha decretado lo siguiente:

«Se aprueban las contribuciones decretadas por la junta departamental de Guanajuato, para la construccion de una calzada y puente á la salida del camino que de la ciudad de Leon conduce á esta capital, dándose cuenta al Congreso luego que estén concluidas estas obras, para lo que tenga á bien resolver sobre las contribuciones impuestas.—*José María Bravo*, diputado presidente.—*Agustin Torres*, vice-presidente del Senado.—*Antonio Madrid*, diputado secretario.—*José Manuel Moreno*, senador secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á 13 de Marzo de 1839.—*Anastasio Bustamante.*—A D. Agustin P. de Lebrija.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y efectos correspondientes. Dios y libertad. México, Marzo 13 de 1839.—*P. de Lebrija.*

LIBROS.—Que se autoricen los de la cuenta del año anterior para llevar la del siguiente. Véanse la circular núm. 146 de 24 de Julio de 1869 y la de 2 de Marzo de 1871, en la palabra CUENTAS.

LIQUIDACIONES.—Véase la circular de 14 de Enero de 1871, en la palabra CUENTAS.

MATAMOROS.

Decreto.—Mayo 15 de 1856.

Privilegio para la construccion de un camino de fierro de Matamoros á Monterey.

Ministerio de Fomento.—El Exmo. Sr. Presidente sustituto de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

El C. IGNACIO COMONFORT, Presidente sustituto de la República Mexicana, etc.

Art. 1º Se concede á los Sres. D. Estéban Zenteno y D. José Dionisio Gonzalez privilegio exclusivo para la construccion de un camino de

fierro de Matamoros, en el Estado de Tamaulipas, hasta Monterey, en el de Nuevo-Leon. En los tramos del camino á que se refiere esta concesion, y en que sea absolutamente impracticable el establecimiento del ferrocarril, se construirán carretas bajo un sistema reconocido como de buena construccion y de la extension absolutamente necesaria.

Art. 2º El curso del camino será el que despues del reconocimiento que se practique de los terrenos se designe por los ingenieros como el más conveniente, prefiriéndose siempre la línea que pase por lugares agricultores, y debiéndose presentar previamente al Supremo Gobierno los planos que levanten y proyectos que formen, para su conocimiento.

Art. 3º Si en el espacio de la línea designada y aprobada para la construccion del camino, hubiere terrenos baldíos, hecho el deslinde por cuenta de la empresa poseedora de este privilegio, se le concederán, sin indemnizacion alguna, los suficientes para el ferrocarril, estaciones, oficinas, habitaciones de empleados y talleres, previo conocimiento y aprobacion del Supremo Gobierno; pero en cuanto á los terrenos de propiedad particular, la empresa se entenderá con sus respectivos dueños, quedando sujetos los que se opongan á la ocupacion, á lo que previenen las leyes vigentes sobre expropiacion por causa de utilidad pública.

Art. 4º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la empresa y servicio de sus agentes, empleados y trabajadores, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus adherentes para trasportes de máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, así como la misma empresa, serán libres de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones é impuestos existentes hoy ó que se decreten en lo sucesivo, cualquiera que sea su clase ó denominacion.

Art. 5º Los empleados, operarios y trabajadores mexicanos que emplee la compañía empresaria, serán exentos del servicio militar, excepto en caso de guerra extranjera, así como del pago de capitacion y cargas concejiles, por el tiempo que permanezcan ocupados por la compañía.

Art. 6º Los Sres. Zenteno y Gonzalez se obligan á que quede forma-

da la compañía en cualquiera parte de Europa ó América, ó se empiecen los trabajos del ferrocarril dentro de un año, contado desde la publicacion de este decreto, dando aviso al Ministerio de Fomento oficialmente de su formacion ó instalacion, así como de sus estatutos y reglamentos, para que se publiquen; mas si para el dia que se cumpla el año referido no se hubiere acreditado la compañía ó empezado los trabajos, y cumplido con el debido requisito del aviso indicado, se tendrá por fenecido el privilegio.

Art. 7º Luego que se haya formado ó instalado la compañía, ó antes si los Sres. Zenteno y Gonzalez emprenden por sí, procederán á nombrar los ingenieros que deben hacer el reconocimiento del terreno destinado al camino, remitiendo los planos y proyectos al Ministerio de Fomento, para conocimiento del Supremo Gobierno, y en seguida comenzarán los trabajos sobre el terreno para el ferrocarril, no pudiendo este dejar de ejecutarse sino en los tramos que resultaren absolutamente impracticables, y ser por lo mismo preciso unir estos trabajos con otros de camino carretero de buena construccion.

Art. 8º En el curso de este camino podrá aprovechar la empresa, para solo el tránsito, los rios, canales ó lagunas que no hayan sido objeto de un privilegio anterior.

Art. 9º Conforme se vayan concluyendo los tramos del camino, la empresa fijará la tarifa de precios que deban cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos ó ganados, dando conocimiento al Supremo Gobierno para su publicacion.

Art. 10. Este privilegio se extenderá al ramal ó ramales que nazcan del camino principal, previa la aprobacion del Supremo Gobierno, pudiendo variarse los términos de la concesion, segun las circunstancias particulares del caso.

Art. 11. Los fósiles, aguas minerales y demas materias subterráneas explotables que la empresa descubriere en sus excavaciones, las denunciará y explotará, si le conviene, conforme á las reglas prescritas en las Ordenanzas de minería; y en caso de serle adjudicadas, su explotacion no entorpecerá de ninguna manera la continuacion del camino.

Art. 12. Este privilegio y todo el camino que haya construido la empresa, con sus ramales, enseres, casas y materiales, serán propiedad perpetua de la misma empresa; mas esta tendrá obligacion de trasportar las tropas, trenes, pertrechos y municiones que sean de la nacion, así como la correspondencia pública, por la mitad del precio de tarifa, y entregar al Supremo Gobierno un 10 por 100 de los rendimientos líquidos del camino, deducidos únicamente los gastos de administracion por veinticinco años, contados desde el dia que empiecen á distribuirse sus productos, y un 15 por 100 pasados los veinticinco años.

Art. 13. En caso de que se suscite alguna duda en la interpretacion ó ejecucion del presente contrato, será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Supremo Gobierno y otro por la compañía; y en caso de diferencia, dichos árbitros nombrarán un tercero en discordia, cuya decision será definitiva y sin apelacion de ninguna clase.

Art. 14. Toda disputa que se suscite entre la misma empresa, sus socios corresponsales ó contratistas, sobre propiedad del privilegio, será decidida conforme á las leyes, por los tribunales mexicanos.

Art. 15. Todas las autoridades del tránsito del ferrocarril cuidarán, bajo su más estrecha responsabilidad, de perseguir y castigar severamente, conforme á las leyes, á todo el que de alguna manera causare daños ó robare algunos rieles ú otros útiles del camino; y el Supremo Gobierno, en vista de los casos que presenten estos delitos, decretará ó iniciará ante quien corresponda, las penas que juzgue más á propósito para evitarlos.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á 15 de Mayo de 1856.—*Ignacio Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, 15 de Mayo de 1856.—*Siliceo.*

Decreto.—Mayo 13 de 1864.

Permiso á los CC. Manuel Inclán y Bernabé de la Barra para establecer un camino de fierro desde la ciudad de Matamoros hasta la Boca del Rio.

El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que en uso de las ámplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se concede permiso á los CC Manuel Inclán y Bernabé de la Barra, para formar una Compañía con el objeto de construir y explotar un camino de fierro desde la ciudad de Matamoros hasta la Boca del Rio.

«Art. 2º Los empresarios presentarán al Ministerio de Fomento, para su aprobacion, los estatutos de la Compañía, los presupuestos de la obra y los planos del camino, dentro del término de tres meses, contados desde la fecha de este decreto. La construccion del camino deberá comenzarse dentro del término de otros tres meses, contados desde la fecha en que aquellos sean aprobados; y dentro de dos años más deberá quedar concluido todo el camino de fierro, con lo necesario para su explotacion. Los trenes serán movidos por máquinas de vapor, y los wagones para pasajeros tendrán todas las comodidades necesarias.

«Art. 3º Solo dejarán de correr los términos fijados en el artículo anterior, por impedimentos de casos fortuitos ó de fuerza mayor, que deberán alegarse y justificarse ante el Ministerio de Fomento, luego que ocurran.

«Art. 4º Para impulsar esta empresa, el Gobierno tomará el número de acciones correspondiente á la cantidad de $ 100,000, cien mil pesos, por cuya suma librará órdenes á cargo de la aduana marítima de Ma-

tamoros, para que las admita en el pago del 10 por 100 de toda clase de derechos.

«Art. 5º Estas órdenes se entregarán á la Compañía por valor de $50,000, cincuenta mil pesos, al tiempo de aprobar sus estatutos; y por valor de los otros $50,000, cincuenta mil pesos, cuando esté concluida la mitad de la línea del camino de fierro.

«Art. 6º Se concede tambien á la Compañía que pueda exportar, libres de derechos, las cantidades destinadas á comprar máquinas, rieles, trenes y demas materiales que deban emplearse en el camino, hasta que sumen $35,000, treinta y cinco mil pesos, los derechos que debieran haberse pagado.

«Art. 7º Dará fianza la Compañía, de que si no se comienza la construccion del camino, ó no se concluye dentro de los términos fijados, devolverá los fondos que haya recibido de la aduana, y el importe de los derechos de las cantidades que haya exportado, en cuanto no se haga ese pago con el valor que pueda obtenerse de los materiales ó útiles de la empresa que se entreguen al Gobierno.

«Art. 8º Los terrenos que necesite la empresa para la construccion del camino, almacenes y estaciones, se le concederán gratuitamente, si fueren baldíos ó de propiedad pública, ya sea nacional ó municipal; pero si son de propiedad particular, podrán tomarlos á título de expropiacion por causa de utilidad pública, previa indemnizacion que hará la Compañía en numerario, sobre el valor fijado á los terrenos para el pago de contribuciones, ó en defecto de este, por el valúo de dos peritos que nombren el dueño y la empresa, con un tercero para el caso de discordia.

«Art. 9º Todos los materiales, herramientas, máquinas, trenes y demas objetos necesarios para concluir la construccion del camino y comenzar su explotacion, sean de procedencia nacional ó extranjera, podrán introducirse á Matamoros libres de todo gravámen ó impuesto, aunque sea municipal ó de peajes, comprobando en la aduana con los documentos relativos á la introduccion, que son destinados al camino.

«Art. 10. El capital invertido en la empresa, el camino y los establecimientos pertenecientes al mismo, quedan exentos durante el tiempo en que se construya, y por el término de quince años, contados desde su conclusion, de toda clase de contribuciones, impuestos y arbitrios, directos ó indirectos, sea cual fuere su denominacion y objeto.

«Art. 11. Los empleados, dependientes y trabajadores de la línea no podrán ser obligados á desempeñar ningun cargo concejil, ni á prestar servicio militar, excepto el caso de guerra extranjera.

«Art. 12. La correspondencia pública y oficial se conducirá por los trenes libre de todo gravámen; y las tropas, material de guerra, trenes y agentes que vayan en comision del servicio público, pagarán solo la mitad de los precios que fije la tarifa.

«Art. 13. El Gobierno Supremo, el del Estado y las autoridades locales, aun cuando estas no sean requeridas de órden superior, impartirán á la empresa todo género de proteccion y auxilio, en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero.

«Art. 14. El resguardo y los agentes de la Compañía podrán aprehender infraganti á los que roben rieles, causen daño en el camino ó de cualquiera modo perjudiquen lo que le pertenezca; y las autoridades judiciales procederán en todo caso, con cuanta brevedad determinen las leyes, al juicio y castigo de los culpables.

Art. 15. Además de los derechos del Gobierno como accionista, se reserva la facultad de nombrar, de un modo permanente ó en los casos que lo crea oportuno, un inspector que tendrá derecho de imponerse de los trabajos de la direccion, los libros y operaciones de la Compañía.

«Art. 16. Siempre se considerará á la Compañía como exclusivamente mexicana, y los extranjeros que tomen parte en ella se entenderá que por solo este hecho renuncian todo derecho de extranjería, para no poder alegarlo en lo que tenga relacion con el camino. Todas las diferencias que puedan ocurrir con respecto al mismo, se ventilarán y decidirán ante los tribunales y por las leyes de la República.

«Art. 17. Este permiso y las concesiones que comprende no podrán enajenarse sin previa aprobacion del Gobierno; pero los accionistas po-

drán disponer de sus acciones y derechos particulares para venderlos, hipotecarlos, cederlos ó enajenarlos como quieran, del mismo modo que cualquiera otra propiedad reconocida por las leyes.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio del Gobierno nacional en Monterey, á trece de Mayo de mil ochocientos sesenta y cuatro.—*Benito Juarez.* —Al C. Sebastian Lerdo de Tejada, Ministro de Relaciones exteriores y Gobernacion, y encargado del despacho de Justicia, Fomento é instruccion pública.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y efectos correspondientes.

Independencia, libertad y reforma. Monterey, Mayo 13 de 1864.—*Lerdo de Tejada.*—Ciudadano. . . . .

Decreto.—Junio 17 de 1875.

Se aprueba el contrato celebrado el 1º de Mayo entre el Ministro de Fomento y el C. Sebastian Camacho, para la canalizacion de la Laguna Madre y construccion de un ferrocarril del puerto de Matamoros á la Barra de Jesus María, y su correspondiente telégrafo.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se aprueba el contrato celebrado el 1º de Mayo entre el C. Ministro de Fomento, en representacion del Ejecutivo de la Union, y el C. Sebastian Camacho, para la canalizacion de la Laguna Madre y construccion de un ferrocarril del puerto de Matamoros á la barra de Jesus María, y su correspondiente telégrafo, en los siguientes términos:

CAPITULO I.

Del permiso y plazo para el establecimiento de la vía.

«Art. 1º Se concede permiso al C. Sebastian Camacho ó á la compañía que forme, para construir y explotar por sí mismo ó por la compañía, un ferrocarril y telégrafo desde el puerto de Matamoros hasta el punto llamado Ruinas del Toro, de la Laguna Madre.

«Art. 2º Se concede igualmente al C. Sebastian Camacho ó á la compañía que forme, para que canalicen la laguna expresada hasta la barra de Jesus María, haciendo todas las obras que sean necesarias para este objeto, y para que el puerto de Jesus María quede abierto al comercio de altura, formándose un muelle en la Punta de Carbajal, útil para la carga y descarga de los buques, y otro en el Rincon del Toro, que debe ser el punto de partida del canal navegable.

«Art. 3º El ferrocarril tendrá (1,45) un metro cuarenta y cinco centímetros de ancho, y para su construccion la empresa procederá, de acuerdo con el Ejecutivo federal, conforme con lo prevenido en el reglamento de 7 de Diciembre de 1867.

«Art. 4º La profundidad del canal será la necesaria para la navegacion de las embarcaciones y vapores del rio, y en consecuencia, no podrán tener en ninguno de los puntos del trayecto menos de tres piés. Por el fondeadero del puerto que la empresa debe construir en la Punta de Carbajal, deberá tener, cuando menos, una profundidad de nueve piés, comprometiéndose á la vez el concesionario á tener las máquinas y aparatos que se necesiten para facilitar la entrada de la barra, y hacer las obras de conservacion durante diez años.

«Art. 5º El reconocimiento de toda la línea de ferrocarril y canal deberá estar concluido dentro del término de siete meses, contados desde la fecha de esta ley. Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros destinados á los reconocimientos y á la ejecucion de las obras, un ingeniero que sin excusa deberá nombrar el Ejecutivo, cuya remune-

racion será fijada de antemano por este, y pagada por la compañía, á cuyo efecto esta comunicará al Ministerio de Fomento, con diez dias de anticipacion, la fecha en que comenzarán aquellos por la primera seccion, y cuarenta dias para las subsecuentes.

«Art. 6º Los diez primeros kilómetros de ferrocarril estarán concluidos dentro de trece meses, y el resto de este, como igualmente el canal y demas obras de la vía, dentro de tres años, contados desde la promulgacion de esta ley. En caso contrario, quedará insubsistente la concesion para lo que se hubiere construido.

CAPITULO II.

Auxilios ministrados por la Nacion.

«Art. 7º La empresa podrá tomar por causa de utilidad pública, previa indemnizacion, los terrenos, edificios y materiales de construccion de propiedad particular que fueren necesarios para el establecimiento de la vía ó de sus dependencias. La indemnizacion se fijará por dos peritos, teniendo en cuenta lo que la propiedad respectiva pague por contribucion, y el beneficio que deba traerles el ferrocarril. De estos dos peritos nombrará uno cada parte, y ambos, antes de comenzar á actuar, designarán un tercero, para que decida en caso de discordia; pero si no estuvieren de acuerdo en la designacion del tercero, este será nombrado por el juez federal competente. Si dichos terrenos ó materiales de construccion fueren de propiedad federal, serán cedidos gratuitamente á la empresa.

«Art. 8º Los materiales y útiles de procedencia nacional ó extranjera, que á juicio del Ministerio de Fomento fueren necesarios para la construccion, reparacion y explotacion de la vía y de sus estaciones y demas dependencias, serán libres de toda contribucion ó impuesto por espacio de quince años, contados desde la promulgacion de esta ley, limitándose por el propio Ministerio la cantidad de dichos materiales y útiles que deban gozar de esta exencion. Durante el término de cincuenta

años no podrán ser gravados por contribuciones de ningun género, ni el camino, ni sus dependencias naturales, ni los capitales que en ellos se inviertan.

«Art. 9º Para auxiliar la construccion de la línea del ferrocarril, canal, muelles y telégrafo, á que se refiere esta concesion, el Gobierno se compromete á dar á la compañía una subvencion de seis mil pesos por cada kilómetro de vía férrea que construya, y otra de tres mil pesos por cada kilómetro de canalizacion, desde Punta de Carbajal á Rincon de Toro, bajo el concepto de que con esta subvencion la compañía se compromete á hacer por su cuenta todas las obras á que se refiere el art. 2º de este convenio.

«Art. 10. Esta subvencion se entregará en la aduana marítima de Matamoros, inmediatamente despues de concluidos los diez primeros kilómetros de que habla el art. 6º, y sucesivamente por secciones de cinco kilómetros concluidos y aprobados por el Ministerio de Fomento, en el canal ó en la vía férrea, en el concepto de que esta obligacion contraida por el Gobierno, en ningun caso se extenderá á dar una subvencion por una distancia que exceda de ciento sesenta kilómetros.

«Art. 11. Para hacer efectiva la expresada subvencion, el Gobierno emitirá obligaciones sin causa de réditos, á favor de la compañía, por la cantidad correspondiente á la misma subvencion, titulándolas: «Certificados de la construccion del ferrocarril de Matamoros y canal y puerto de Jesus María:» serán amortizados con el 25 por 100 de todos los derechos de importacion que se causaren en la aduana de Matamoros y sus anexas.

«Estos certificados serán emitidos por el Ministerio de Fomento, y comenzarán á amortizarse inmediatamente despues que se haya concluido y aprobado cada una de las secciones de kilómetros que cause el pago.

«Ningun importador podrá pagar en numerario ó en otra especie que no sea el indicado papel, si lo hubiere en el puerto, el 25 por 100 de los derechos que causaren en dichas aduanas, bajo la pena de quedar sujeto á segunda paga; esta será de doble cantidad de la no pagada en certificados, exhibiendo la mitad en papel, para que la disposicion de la ley

quede cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable á los denunciantes, segun la pauta de comisos.

«La compañía está obligada á situar en Matamoros y en los demas puntos certificados en cantidad suficiente, para que los importadores puedan obtenerlos con la oportunidad debida, no pudiendo venderlos en ningun caso á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso y de pagar el triple como multa á favor del Erario.

CAPITULO III.

Condiciones relativas al servicio y al trasporte de mercancías y pasajeros.

«Art. 12. La empresa queda obligada á consentir, bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, en que sobre la vía, objeto de la presente ley, transiten máquinas, carruajes y trenes pertenecientes á otras empresas, y á conducir gratuitamente y en departamento especial, la correspondencia, impresos y empleados despachados por las administraciones de correos.

«Art. 13. Cuando haya percibido la subvencion, quedará obligada la empresa á no cobrar cuotas superiores á las que expresan las siguientes tarifas:

A

«Para el trasporte de pasajeros:

1ª clase, 3 centavos por kilómetro.
2ª clase, 2 centavos por idem.

B

«Para el trasporte de cada tonelada de mercancías de 30 quintales de 45,38 k. cada uno.

1ª clase, 10 centavos por kilómetro.
2ª clase, 8 centavos por idem.
3ª clase, 6 centavos por idem.

C

«Para el tránsito de trenes pertenecientes á otras empresas:

«Sesenta por ciento del monto del flete, computado segun la tarifa correspondiente.

D

«Para el trasporte de personas y cosas empleadas en servicio de la Federacion:

«Cincuenta por ciento de las cuotas que correspondan segun las tarifas comunes; pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, se establecerán, con aprobacion del Ejecutivo, los reglamentos convenientes, quedando estipulado que en cada marcha de tropas ó conduccion de trenes, municiones ó efectos, y de pasajes, se dará por el Gobierno ó por los funcionarios superiores, autorizados para este objeto por el Gobierno, una órden especial para los directores de la línea.

«Los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorizacion del Gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.

«Art. 14. El concesionario podrá establecer una línea telegráfica con todas sus oficinas y dependencias, desde el puerto de Matamoros hasta la barra de Jesus María, quedando autorizado para cobrar por la trasmision de telégramas las cuotas que se designan en la siguiente tarifa.

E

«Para la trasmision de telégramas:

«Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, cuando se trate de puntos intermedios, además de la fecha, direccion y firma, se pagarán sesenta y cuatro centavos, siendo desde el puerto de Matamoros hasta el de Jesus María.

«Por cada palabra más que contenga el mensaje que recorra toda la línea, sobre las diez palabras, se pagarán cinco centavos.

«Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, cuando se trate

de puntos intermedios, además de la fecha, direccion y firma, se pagarán cincuenta centavos.

«Por cada palabra más que contenga el mensaje que recorra, cuando se trate de puntos intermedios, además de la fecha, direccion y firma, pagarán tres centavos.

«Art. 15. La compañía tiene facultad para establecer su tarifa de fletes y pasajeros, con relacion á las dificultades y gastos de traccion de los diversos puntos de la línea, sin necesidad de guardar proporcion al número de kilómetros de toda la vía, con tal que el flete ó pasaje no exceda en ningun kilómetro del máximum de la tarifa anterior.

«Art. 16. La compañía no tendrá obligacion de recibir menos de veintiun centavos por cualquiera cantidad de flete, ni menos de diez por pasajero, cualquiera que sea la distancia.

«Art. 17. Se establecerán tarifas especiales, que se someterán á la aprobacion del Gobierno, para los objetos ó efectos que prudencialmente no deban sujetarse á peso ó medida.

«Art. 18. Dos años despues de concluida la vía total y de haber sido puesta en explotacion, la compañía, de acuerdo con el Ejecutivo, modificará las tarifas de mercancías y pasajeros que se cobren en la vía férrea, pero sin impedir que la utilidad de los accionistas sea por lo menos de un 10 por 100 anual.

«Art. 19. La distribucion de efectos de las tres clases de mercancías se hará de acuerdo con el Gobierno cada dos años, á contar desde la conclusion de la vía, á no ser que para este efecto la ley señale en lo futuro períodos mayores.

«Art. 20. Aun cuando el canal será libre para el uso público, la empresa podrá poner para su servicio, en conexion con el del ferrocarril, los vapores y demas embarcaciones alijadoras que sean necesarias para establecer con regularidad la explotacion del ferrocarril y de dicho canal.

CAPITULO IV.

Obligaciones impuestas á la compañía.

«Art. 21. La compañía será mexicana, aun cuando se forme en el extranjero, y estará sujeta á la jurisdiccion de los tribunales de la República, en todo aquello cuya causa y accion tengan lugar dentro de su territorio. La misma empresa, y todos los extranjeros y los sucesores de estos que tomen parte en sus negocios, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo á cuanto ella se refiera. Nunca podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con la empresa, derechos de extranjería, bajo cualquier pretexto que sea, y solo tendrán para hacerlos valer los derechos y medios que las leyes de la República conceden á los mexicanos.

«Art. 22. Ni los concesionarios, ni la compañía que ellos formen, podrán traspasar, enajenar ni hipotecar las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, canal, telégrafo, obras y propiedades anexas, á ningun gobierno extranjero, siendo nula la enajenacion ó hipoteca que se hiciere contra esta prevencion.

«Art. 23. Tampoco podrán, ni los concesionarios ni la compañía, admitir en ningun caso como socio á algun gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente nula cualquiera estipulacion que se pactase en tal sentido.

«Art. 24. Se autoriza, sin embargo, á la compañía, para expedir y vender libremente acciones, bonos y obligaciones ó pagarés, y á hipotecar ó vender el ferrocarril, línea telegráfica y demas concesiones y sus dependencias, con tal que la hipoteca ó venta se constituya en favor de individuos ó asociaciones particulares.

«Art. 25. La empresa nombrará en la capital de la República un apoderado ámplia y suficientemente autorizado é instruido, para entenderse con el Gobierno en todos los negocios que se refieren á las obligaciones y derechos que por esta ley se han obtenido.

«Art. 26. Las obligaciones que contraen los concesionarios respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito que impida directa ó absolutamente el cumplimiento de ellas. La suspension durará todo el tiempo que dure el impedimento, debiendo los concesionarios ó la compañía presentar al Ejecutivo federal, dentro de tres meses despues de haber comenzado el impedimento, las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado. Solo por el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del término ya señalado, no podrá alegarse por la compañía, en ningun tiempo, la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá presentar la compañía al Ejecutivo federal, las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, haciendo la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los tres mencionados. Solamente se abonará á la empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.

CAPITULO V.

Cláusulas diversas.

«Art. 27. A los cuatro meses de la fecha de esta ley dará la compañía una fianza, hipoteca ó depósito á satisfaccion del Ejecutivo, por valor de quince mil pesos, siendo indispensable este requisito para la existencia y validez de las concesiones hechas en esta ley, y perdiendo la compañía la suma expresada, en caso de que no cumpla con las obligaciones señaladas en los artículos 5º y 6º

«Art. 28. Las concesiones hechas por esta ley caducarán y quedarán insubsistentes por cualquiera de las causas siguientes:

«Primera. Por no entregar la fianza, hipoteca ó depósito dentro del plazo fijado.

«Segunda. Por no ejecutar las obras dentro de los plazos fijados.

«Tercera. Por contravenir lo prevenido en los artículos 21 y 22.

«Cuarta. Por suspender por más de cuatro meses la explotacion de la vía construida.

«Art. 29. En caso de caducidad perderá la empresa las concesiones otorgadas; pero conservará la propiedad de las obras ejecutadas de la parte del ferrocarril, canal y telégrafo que hubieren establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion. El Gobierno de la República, ó el individuo ó compañía á quien este conceda tal derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente de su importe, segun el valúo que al efecto practicaren los peritos nombrados uno por cada parte, los cuales, antes de comenzar á actuar, designarán un tercero que decida en caso de discordia.

«Palacio del Poder Legislativo de la Union. México, Mayo 31 de 1875. —*Julio Zárate*, diputado presidente.—*Antonio Gómez*, diputado secretario.—*J. V. Villada*, diputado secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Poder Ejecutivo en México, á 17 de Junio de 1875.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y demas fines.

Independencia y libertad. México, Junio 17 de 1875.—*Balcárcel.*—Ciudadano. . . . .

MATERIALES.

Circular.—Abril 6 de 1869.

Intervencion que deben tener los directores y pagadores de caminos en la compra de materiales.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 5ª—Circular núm. 126.—Algunos pagadores de caminos han manifestado á esta oficina las dificultades con que tropiezan al comenzar á desempeñar su encargo, á causa, segun creen, de que el reglamento respectivo no detalla suficien-

temente la intervencion que deben tener en la compra de materiales y en otros gastos que mandan satisfacer los directores. Como esa inteligencia no es fundada y manifiesta que no han examinado atentamente dicho reglamento, me parece indispensable recordarles lo que se dispone en los artículos siguientes.

En el 27 se previene que los directores pidan á los pagadores los materiales que necesiten, y satisfechos de su calidad y precio pongan el V.º B.º á la cuenta ó factura respectiva.

En el 28, que escojan la herramienta y materiales que necesiten para los trabajos, pasando la factura con su V.º B.º al pagador, para que este satisfaga su importe.

Lo dispuesto en dichos artículos tiene por objeto evitar cualquier abuso que pudiera cometerse, supuesto que tanto el director como el pagador intervienen en la compra y recepcion de materiales y herramientas, y el segundo no debe cubrir su importe sin el V.º B.º del primero, siendo consecuencia precisa de este encadenamiento, que los pagadores no deban entregar á los directores las cantidades que les pidan, sino hacer por sí mismos el pago de los objetos que se compren.

Podrá tambien haber abusos en las memorias de operarios; pero pueden evitarse si los pagadores cumplen con lo dispuesto en el art. 40 de su reglamento, en el cual se previene que hagan frecuentes visitas á los caminos para vigilar el manejo de los sobrestantes de cuadrillas y cuidar de que las memorias semanarias que presenten estén conformes con el número de peones que tengan aquellas, examinando además la existencia de materiales y herramienta.

Respecto al número de dependientes que tengan las direcciones de caminos y á los sueldos que se les hubieren asignado, deberán tener presente los pagadores lo dispuesto en el art. 31 del repetido reglamento, y en virtud de él podrán exigir los nombramientos de los sobrestantes, escribientes y demas empleados, que han de tener el requisito de la aprobacion del Ministerio de Fomento.

Se ve, pues, por las anteriores indicaciones, que el reglamento contiene en sí todo lo que puede necesitarse para que produzca los buenos

resultados que se propuso al dictarlo el Ministerio de Fomento, los que sin duda alguna se lograrán si los ciudadanos directores y pagadores cumplen empeñosamente con las obligaciones que respectivamente se les señalan, como es de su deber, y se los recomienda nuevamente esta Tesorería.

Del recibo de esta circular me dará vd. el aviso correspondiente.

Independencia y libertad. México, Abril 6 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano.....

MAZATLAN á DURANGO.

Decreto.—Mayo 17 de 1843.

Mandando abrir un camino de Mazatlán á Durango.

Antonio López de Santa-Anna, etc., sabed: Que constante en mis deseos de promover por todos medios los adelantos de la República, en uso de las facultades que me concede la sétima de las bases acordadas en Tacubaya y sancionadas por la nacion, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se abrirá un camino directo del puerto de Mazatlán á la ciudad de Durango, bajo la direccion de los gobernadores departamentales de Sinaloa y Durango, encomendándose la parte administrativa de esta obra, á las juntas de fomento de la ciudad y puerto referidos.

«Art. 2º Los fondos que han de servir para la apertura del camino, serán los de la junta de Mazatlán.

«Art. 3º Se establecerá en Durango un presidio destinado exclusivamente á estos trabajos, y su mantencion estará á cargo de la última citada junta. A él serán destinados por los tribunales de ambos departamentos los reos que merezcan esta pena.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.»

Decreto.—Mayo 17 de 1843.

Aumentando fondos á la Junta de Fomento de Mazatlán para la construccion del camino de Mazatlán á Durango.

Antonio López de Santa-Anna, etc., sabed: Que en uso de las facultades que me concede la sétima de las bases acordadas en Tacubaya y sancionadas por la Nacion, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«A más del uno por ciento destinado para fondos de las juntas de fomento, se concede á la de Mazatlán el derecho de avería y toneladas, y el municipal de un real por cada tercio ó barril que se importe por aquel puerto, cuyos productos serán dedicados exclusivamente á la apertura del camino directo del mismo puerto á Durango, de que habla el decreto que con esta fecha se expide por conducto del Ministerio de Relaciones Exteriores y Gobernacion.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.»

MEJORAS MATERIALES.

Orden.—Setiembre 19 de 1856.

El veinte por ciento de mejoras materiales destinado para la construccion de caminos de fierro, se entregará al Supremo Gobierno.

Ministerio de Gobernacion.—Exmo. Sr.—Con esta fecha digo al Exmo. Sr. Ministro de Hacienda lo siguiente: Acompaño á V. E. original el oficio núm. 22, fecha 25 de Agosto próximo pasado, que el administrador de la aduana marítima de San Juan Bautista dirige á esta Secretaría con las cuatro copias que instruyen de las comunicaciones habidas entre las autoridades superiores del Departamento de Tabasco y expresado administrador, que han tenido por objeto obligar á este á entregar á dichas autoridades el fondo de veinte por ciento de mejoras materiales, perteneciente por la ley á este Ministerio.

V. E. comprenderá que con esos avances continuos de las autoridades locales sobre el terreno de la autoridad suprema, no hay gobierno posible, no puede haber órden, no pueden tener resultado las medidas que dicte el Supremo Gobierno de la República en la extrema órbita encomendada á su cuidado, si los gobernantes subalternos pueden á su arbitrio, y con impunidad, poner obstáculos en su camino, enervar sus providencias, y despreciar con disimulada desobediencia sus órdenes, bajo el trillado pretexto de que han consultado ya al Supremo Gobierno sobre la inconveniencia, ó sea dificúltad de darles cumplimiento.

Para evitarlo, pues, en la parte que toca á este Ministerio de mi cargo, espero que V. E., dando cuenta con todo al Exmo. Sr. Presidente, recabe su acuerdo supremo, dirigido á prevenir á los Exmos. Sres. Gobernador y Comandante general de Tabasco, que se abstengan de dictar órdenes á los empleados del Gobierno general en aquel Departamento, que contraríen en lo mas leve las leyes, órdenes, reglamentos y disposiciones á que deben estar sujetos por las bases primordiales de la institucion de las oficinas en que sirven, que todas dependen del Gobierno Supremo de la nacion; y que antes bien, tengan entendido que están obligados á impartirles el apoyo que necesitan para cumplir sin dificultad de ninguna especie los mandatos que reciban de los ministerios respectivos.

V. E. tendrá á bien comunicarme cuando se hayan dado dichas órdenes á las autoridades de Tabasco, para gobierno de esta Secretaría, particularmente para que dejen al administrador de la aduana marítima expedito el uso que debe hacer de las libranzas de veinte por ciento de mejoras materiales, conforme á la circular número 101 de que hace mérito el gefe de la seccion en su informe que se acompaña, y al verificarlo se servirá V. E. devolverme el oficio y copias de que he hecho mencion y que con el presente remito.

Lo que de suprema órden tengo el honor de trascribir á V. E. con el fin de que se sirva dictar las suyas á los señores gobernadores y demas autoridades dependientes de ese Ministerio de su digno cargo, porque en todo evento acaten y cumplan las órdenes supremas que se les co-

muniquen, y que aquellas que por las Secretarías de Estado se dirijan á los empleados del Gobierno general, les presten el apoyo de las autoridades que ejercen para que puedan tener su debido cumplimiento sin ninguna especie de obstáculo.

Espero que V. E. se servirá acusarme el recibo de la presente comunicacion.

Y lo traslado á V. E. con los fines que se expresan.

Dios y libertad. México, Setiembre 10 de 1856.—*Lafragua.*

Circular.—Junio 26 de 1861.

Que por ningun motivo se disponga del derecho adicional de mejoras materiales consignado á la empresa del ferrocarril de Veracruz al Pacífico.

El Exmo. Sr. Presidente constitucional se ha servido acordar prevenga á vd., como lo hago, que por ningun motivo ni pretexto, y sean cuales fueren las urgencias de esa aduana, disponga del derecho adicional de mejoras materiales, consignado á la empresa del ferrocarril de Veracruz al Pacífico por decreto de 5 del próximo pasado.

Dígolo á vd. de órden suprema para su inteligencia y fines consiguientes.

Libertad y reforma. México, etc.

Decreto.—Agosto 21 de 1861.

Tiempo en que deberá cobrarse el 15 por 100 á favor del camino de fierro.

El supremo magistrado de la República se ha servido comunicarme el decreto siguiente:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

Que en virtud de las facultades que concede al Gobierno el decreto de 4 de Junio próximo pasado, he decretado lo siguiente:

«Art. 1º Se reduce á veinticinco dias el plazo de cuarenta fijado por

el art. 10 de la Ordenanza general de Aduanas de 31 de Enero de 1856, para el ajuste y liquidacion de buques.

«Art. 2º El aumento del derecho de contraregistro decretado en 17 de Julio último, se reduce á una mitad, y se hará extensivo á toda la República.

«Art. 3º El 15 por 100 decretado en 5 de Abril próximo pasado para el camino de fierro, comenzará á cobrarse desde igual fecha del próximo mes de Octubre en adelante, satisfaciéndose entretanto el 25 por 100 para amortizacion de la deuda en los mismos términos que se hacia antes del 5 de Abril.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule, y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el palacio nacional de México, á 21 de Agosto de 1861.—*Benito Juarez.*—Al C. José Higinio Núñez, Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines que correspondan. Dios y libertad. México, etc.—*Núñez.*

MÉRIDA al PROGRESO.

Decreto.—Abril 22 de 1874.

Se aprueba el contrato celebrado entre el Ejecutivo y los Sres. D. José Rendon Peniche y D. Pedro Contreras Elizalde, para la construccion del ferrocarril de Mérida al Progreso, en el Estado de Yucatán.

El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se aprueba el contrato celebrado el 10 del corriente mes, entre el Ejecutivo de la Union y los Sres. D. José Rendon Peni-

che y D. Pedro Contreras Elizalde, para la construccion del ferrocarril de Mérida al Progreso, en el Estado de Yucatán.

«Palacio del Congreso de la Union. México, Abril 22 de 1874.—*R. G. Guzman*, diputado presidente.—*Julio Zárate*, diputado secretario.—*S. Nieto*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el palacio nacional de México, á 22 de Abril de 1874.—*Sebastian Lerdo de Tejada*.—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Abril 22 de 1874.—*Balcárcel*.—Ciudadano.....

Convenio.—Abril 10 de 1874.

Convenio celebrado entre el Ministerio de Fomento y los Sres. D. José Rendon Peniche y D. Pedro Contreras Elizalde, para la construccion del ferrocarril de Mérida al Progreso, en el Estado de Yucatán.

Art. 1º Se autoriza á D. José Rendon Peniche y á D. Pedro Contreras Elizalde, para construir y explotar una línea férrea y su correspondiente telégrafo, de la ciudad de Mérida al puerto del Progreso.

Art. 2º El reconocimiento de toda la línea del ferrocarril de Mérida al Progreso, deberá estar concluido dentro del término de seis meses, contados desde la fecha de esta ley.

Art. 3º Los trabajos de construccion comenzarán dentro de tres meses, y estarán concluidos á lo menos 4 kilómetros dentro de un año, debiendo contarse ambos plazos desde la publicacion de esta ley. En cada uno de los años posteriores se construirán á lo menos 8 kilómetros, y todo el ferrocarril deberá estar terminado para su explotacion en cuatro años, contados desde la fecha de esta concesion.

Art. 4º Se abonará á la compañía una subvencion de 6,000 pesos por cada kilómetro de ferrocarril y de telégrafo que construya, y será pa-

gada por la aduana marítima del Progreso, por tramos de 4 kilómetros, despues de que estos hayan sido aprobados por el Ministerio de Fomento.

Art. 5º La carretera nacional de Mérida al Progreso no será ocupada por el ferrocarril que se construya entre las dos ciudades mencionadas, y solo podrá ser cruzada en los puntos en que sea absolutamente indispensable hacerlo así.

Art. 6º Los concesionarios Rendon Peniche y Contreras Elizalde, otorgarán dentro del término de tres meses, una fianza á satisfaccion del Ejecutivo, por valor de 12,000 pesos, siendo indispensable este requisito para la existencia y validez de este convenio y de las concesiones hechas en la ley de 17 de Enero del corriente año, perdiendo los interesados la suma expresada en el caso de que no cumplan con las obligaciones que en aquella se designan y con las contraidas con este nuevo arreglo.

Art. 7º Las franquicias á que se refieren los artículos 35 y 36 de la repetida ley, se disfrutarán igualmente en el Progreso, en lo que fueren aplicables en cuanto á exenciones de los buques que conduzcan carbon de piedra y material para la construccion del ferrocarril y telégrafo y obras en el mismo puerto.

Art. 8º Los concesionarios D. José Rendon Peniche y D. Pedro Contreras Elizalde, quedan sujetos, en cuanto no hubiere sido modificado por este arreglo, á las prescripciones contenidas en la ley de 17 de Enero del corriente año, respecto de reconocimientos, levantamiento de planos, tarifas, anchura de la vía, su construccion y demas que sea concerniente al ferrocarril de Mérida al Progreso. De la misma manera y en cuanto no se modifique por esta ley, gozarán los expresados Rendon Peniche y Contreras Elizalde, de todos los beneficios y concesiones hechas á la Compañía Mexicana en la citada ley de 17 de Enero último.

Art. 9º El Ejecutivo presta su consentimiento para que la Compañía Mexicana limitada de los ferrocarriles interoceánico é internacional traspasen su concesion en lo relativo al ferrocarril de Mérida al Progre-

so, á D. José Rendon Peniche y Contreras Elizalde, con la condicion de que sean aprobadas por el Congreso las modificaciones á que se refiere este convenio; y mientras esta aprobacion no se obtenga, queda obligada la Compañía Mexicana limitada, á cumplir con lo que dispone la ley de 17 de Enero del presente año, respecto del ferrocarril de Mérida al Progreso.

Y para la debida constancia, firmamos este convenio en la ciudad de México, el dia diez de Abril de mil ochocientos setenta y cuatro.—*Blas Balcárcel.*—(Una rúbrica).—*Pedro Contreras Elizalde.*—(Una rúbrica).—Por poder de José Rendon Peniche, *M. Rendon Peniche.*—(Una rúbrica).

Decreto.—Abril 26 de 1875.

Pago de la subvencion correspondiente á los kilómetros que en el presente año fiscal construya la empresa del ferrocarril de Mérida al Progreso.

El C. Presidente de la República ha tenido á bien dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se autoriza al Ejecutivo para que conforme á la ley relativa de concesion, haga el pago de la subvencion correspondiente á los kilómetros que en el presente año fiscal construya la empresa, del ferrocarril de Mérida al Progreso.

«Palacio del poder Legislativo. México, Abril 26 de 1875.—*Antonio Tagle*, diputado presidente.—*Luis G. Alvírez*, diputado secretario.—*J. V. Villada*, diputado secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del poder Ejecutivo. México, Abril 26 de 1875.—*Sebastian*

Lerdo de Tejada.—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y demas fines.

Independencia y libertad. México, Abril 26 de 1875.—*Balcárcel.*—Ciudadano.....

MÉXICO.

Decreto.—Abril 17 de 1865.

Establecimiento de ferrocarriles en las calles de México.

Ministerio de Fomento.—Seccion 5ª—S. M. el Emperador se ha servido expedir el decreto que sigue:

«*MAXIMILIANO, Emperador de México:*

En atencion á las ventajas que proporciona á la capital del Imperio la mejora material del establecimiento en sus calles, de ferrocarriles con trenes tirados por mulas ó caballos,

DECRETAMOS:

Art. 1º Se concede á D. Cárlos T. Arnoux, permiso para establecer ferrocarriles en las calles de la capital de México, con carruajes tirados por mulas ó caballos, y en ningun caso por vapor. Si alguna otra persona solicitare igual permiso para construir alguna línea en calles en que no la hubiere, se reserva á Arnoux el derecho de preferencia.

Art. 2º El permiso que se concede al mismo Arnoux, no comprende las calles que actualmente ocupa el ferrocarril de Tacubaya, ni las de la Merced, Rejas de Balvanera, Porta-Cœli, San Bernardo, Capuchinas, Cadena, Zuleta, Rebeldes, Nuevo-México, Alconedo y Providencia, por donde correrá el de México á Chalco, ni tampoco las solicitadas por la Compañía Imperial, comprendidas de la Plazuela de Buenavista, línea recta hasta el puente de San Lázaro; de la Plazuela de San

Fernando por las calles del Sapo, Victoria, Ortega, Tiburcio, S. Agustin, las de la Monterilla y el Portal, hasta el lado Norte de Catedral.

Art. 3º El trayecto que hayan de recorrer los carruajes de Arnoux, será sometido á la aprobacion del Ayuntamiento; mas las diferencias que se susciten á este respecto entre la municipalidad y el empresario, serán decididas por Nuestro Ministro de Fomento.

Art. 4º Las obras que haga ejecutar Arnoux, en nada obstruirán ni entorpecerán el libre y cómodo tránsito del público, debiendo usar al efecto de rieles convexos en las vías férreas que establezca.

Art. 5º Serán de cuenta de la Empresa las obras que haya necesidad de ejecutar para nivelar el tramo, no solo en la parte que ocupen los carriles, sino en todo el ancho de la calle, á fin de que presente la regularidad necesaria, sin que tengan los fondos municipales que invertirse en obras que no son absolutamente necesarias á la ciudad; en la inteligencia de que en las calles en que se altere el nivel, se cambiará el de las banquetas, si el Ayuntamiento lo creyere necesario.

Art. 6º En la parte de la línea proyectada en que no haya que variar el nivel de las calles, se colocarán los rieles de manera que el empedrado siga uniformemente hasta la banqueta.

Art. 7º La Empresa queda obligada á hacer de su cuenta, lo menos una vez al año, la limpia de las atarjeas de las calles que ocupe en la línea ó líneas, siendo á costa del Ayuntamiento la conduccion de las suciedades fuera de la ciudad, ó facilitando carros á la Empresa para verificarlo.

Art. 8º La conservacion de la parte de empedrado comprendida entre los rieles y dos varas más á cada lado, será exclusivamente de cuenta de la Empresa, la cual hará las reparaciones siempre que se lo prevenga el Ayuntamiento.

Art. 9º La Fontanería de la ciudad podrá colocar y reponer sus tubos debajo de los tramos ocupados por los ferrocarriles, sin otro requisito que el aviso del Fontanero al Director, designando la hora en que haya de practicarse la operacion, para que este mande operarios que ejecuten la reparacion del empedrado en la parte que queda á su cargo.

Art. 10. No podrán colocarse dos vías férreas en una misma calle. En el caso de que otra empresa de gran comunicacion pretenda establecer su línea desde las calles de la ciudad, será preferida á la Empresa Arnoux, siempre que esta no tenga ya construida la vía.

Art. 11. Será obligacion de la Empresa que los agentes de policía en servicio transiten en sus carruajes, y llevar asimismo la correspondencia cuando se establezcan sucursales del correo; sin que por estos servicios perciba cuota alguna.

Art. 12. En caso de que sobrevengan accidentes en los ferrocarriles por causa de la Empresa ó sus agentes, serán á cargo de ella las consecuencias; pero la policía cuidará de que el público no entorpezca y obstruya la línea.

Art. 13. Arnoux queda obligado á tener construidas y en estado de servicio, á los veintiun meses de la fecha de esta concesion, tres millas (ó 4,830 ms.) y á garantizar dentro de diez meses, con una caucion á satisfaccion del Ayuntamiento, la ejecucion de la obra material de las vías.

Art. 14. Los trenes, herramientas y cuanto fuere necesario para la construccion y servicio del ferrocarril, serán libres á su introduccion, de todo impuesto, aun del municipal y de peajes; mas para que esta gracia pueda hacerse efectiva, deberá el Empresario solicitar en cada caso, por conducto del Ayuntamiento, la órden especial de Nuestra Secretaría de Hacienda, mediante aviso de la de Fomento, especificando en el ocurso respectivo, la especie y cantidad de los objetos á que se refiera.

Art. 15. Arnoux podrá formar una Compañía que lleve á efecto la empresa á que se refiere esta concesion; pero las personas que la compongan, sean ó no mexicanas, no podrán en caso alguno alegar derechos de extranjería, cualesquiera que sean los perjuicios que puedan resentir sus intereses, ya por trastornos generales ó locales, ya por cualquiera otra causa; y cuantas diferencias puedan sobrevenir, se ventilarán y decidirán ante los tribunales y por las leyes del Imperio.

Art. 16. Si por causa de accidentes imprevistos y ajenos de la volun-

tad del Empresario, no pudiere llevar á efecto la obligacion á que se le sujeta en el art. 13, el Gobierno, tomando en consideracion esas causas, le otorgará una próroga proporcionada á lo que exijan las circunstancias; mas en caso de que sin esos motivos no esté establecido el ferrocarril en la extension de los 4,830 metros que el referido artículo expresa, dentro del plazo fijado, se tendrá por caduco este permiso y no podrá producir efecto alguno.

Art. 17. Las diferencias que puedan ofrecerse entre el Empresario y la Municipalidad, se decidirán por Nuestra Secretaría de Fomento.

Dado en el palacio de México, á 17 de Abril de 1865.—*Maximiliano.* —Al Ministro de Fomento.»

Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Luis Robles Pezuela.*

Solicitud.—Abril 20 de 1865.

Reglas aprobadas por el Ministerio de Fomento para el establecimiento de vías férreas en la ciudad de México.

Ministerio de Fomento.—Seccion 5ª—México, 20 de Abril de 1865. —En vista de lo solicitado por vd. en el escrito que con fecha 28 de Marzo próximo pasado presentó á nombre y como director de la Compañía Imperial del camino de hierro de México á Veracruz;

Teniendo en cuenta que para el servicio de la estacion, así como para mayor facilidad de los pasajeros y recepcion y reparto de los cargamentos, necesita dicha Compañía que los trenes recorran algunas calles; y

Teniendo presente las reglas dadas para el ferrocarril urbano de D. Cárlos T. Arnoux, de acuerdo con las condiciones propuestas por el Ayuntamiento de México, este Ministerio accede á lo que se pretende en la citada solicitud, bajo los términos siguientes:

1º Se concede á la Compañía Imperial Mexicana del camino de hierro de México á Veracruz, permiso para establecer vías férreas con carruajes tirados por mulas ó caballos, y en ningun caso por vapor, en las calles de esta capital que á continuacion se expresan:

Las comprendidas en línea recta desde la plazuela de Buenavista hasta unirse con el ferrocarril que actualmente toca en la esquina de la calle de San Hipólito.

Las calles de las Escalerillas, Santa Teresa, Hospicio de San Nicolás, de la Santísima, Andalecio y puente de San Lázaro.

Del punto en que toca el ferrocarril de Tacubaya en la glorieta del Paseo de Bucareli, siguiendo en línea recta hácia el Sur por el mismo Paseo, hasta la esquina en que desemboca la calle formada por el frente de la Ciudadela, por cuya calle continuará la vía y por las llamadas del Paseo, del Sapo, Victoria, Ortega, Tiburcio, San Agustin, las de la Monterilla y el Portal de Mercaderes hasta el lado Norte de la Catedral.

2º La Compañía Imperial Mexicana dará aviso al Ayuntamiento de esta capital previamente á la construccion de las vías.

3º Las obras que ha de ejecutar la Compañía, en nada obstruirán ni entorpecerán el libre y cómodo tránsito del público, debiendo usar al efecto de rieles convexos en las vías férreas que establezca.

4º La Compañía hará que los directores del ferrocarril urbano y del de Tacubaya combinen las horas en que se hayan de verificar los viajes, y establezcan los vigías y precauciones necesarias para evitar una colision en el punto ó puntos en que se atraviesen las vías.

5º Serán de cuenta de la Compañía las obras que haya necesidad de ejecutar para nivelar el tramo, no solo en la parte que ocupan los carriles, sino en todo el ancho de la calle, á fin de que presente la regularidad necesaria, sin que tengan los fondos municipales que invertirse en obras que no son absolutamente indispensables á la ciudad; en la inteligencia de que en las calles en que se altere el nivel, se cambiará el de las banquetas si el Ayuntamiento lo creyere necesario.

6º En la parte de la línea proyectada en que no haya que variar el nivel de las calles, se colocarán los rieles de manera que el empedrado siga uniformemente hasta las banquetas.

7º La Compañía queda obligada á hacer de su cuenta, lo menos una vez al año, la limpia de las atarjeas de las calles que ocupen las líneas;

siendo á costa del Ayuntamiento la conduccion de las suciedades fuera de la ciudad, ó facilitando carros á la Compañia para verificarlo.

8º La conservacion de la parte de empedrado entre los rieles y dos varas más á cada lado, será exclusivamente de cuenta de la Compañía, la cual hará las reparaciones siempre que se lo prevenga el Ayuntamiento.

9º La Fontanería de la ciudad podrá colocar y reponer sus tubos debajo de los tramos ocupados por los ferrocarriles, sin otro requisito que el aviso del fontanero al director, designando la hora en que haya de practicarse la operacion, para que este mande operarios que ejecuten la reparacion del empedrado en la parte que queda á su cargo.

10. No podrán colocarse dos vías férreas en una misma calle. En el caso de que otra Empresa de gran comunicacion pretenda establecer su línea desde las calles expresadas en la primera condicion, será preferida á la Compañía Imperial Mexicana, siempre que esta no tenga ya construida la vía.

11. Será obligacion de la Compañía, que los agentes de policía en servicio transiten en sus carruajes, y llevar asimismo la correspondencia cuando se establezcan sucursales del correo, sin que por estos servicios perciba cuota alguna.

12. En caso que sobrevengan accidentes en los ferrocarriles por causa de la Compañía ó sus agentes, serán á cargo de ella las consecuencias; pero la policía cuidará de que el público no entorpezca y obstruya la línea.

13. Este permiso se entiende concedido sin perjuicio de los derechos que legalmente goza la Empresa del ferrocarril de México á Tacubaya.

14. Las diferencias que puedan ofrecerse entre la Compañía y la Municipalidad, se decidirán por el Ministerio de Fomento.

Lo que pongo en conocimiento de vd. como resultado de su ya mencionado ocurso, esperando me manifieste su conformidad con las expresadas condiciones.—El Ministro de Fomento, *L. Robles.*—Sr. D. Antonio Escandon, director de la Compañía Imperial Mexicana del camino de fierro de México á Veracruz.

Acuerdo.—Febrero 22 de 1866.

Se amplía el plazo para la construccion de un ferrocarril urbano en las calles de México.

Ministerio de Fomento.—S. M. el Emperador, con fecha 19 del actual, se ha servido expedir el acuerdo siguiente:

«Concedemos á D. Cárlos J. Arnoux una próroga de seis meses para que llene las obligaciones que contrajo por el art. 13 del decreto de 17 de Abril del año próximo pasado, que autorizó la construccion de un ferrocarril urbano en las calles de la capital; pero sin alterar en nada el plazo que fija el propio decreto para comenzar los trabajos de construccion.

México, Febrero 22 de 1866.—El Subsecretario interino de Fomento, *F. Jimenez.*

Octubre 8 de 1874.

Itinerario de los Ferrocarriles urbanos en México.

LINEA DE TACUBAYA.—HORAS DE SALIDA.

De México.

Por la mañana á las	$6\frac{1}{4}$
,, ,, ,,	7
,, ,, ,,	$7\frac{3}{4}$
,, ,, ,,	$8\frac{1}{2}$
,, ,, ,,	$9\frac{1}{4}$
,, ,, ,,	10
,, ,, ,,	$10\frac{3}{4}$
,, ,, ,,	$11\frac{1}{2}$
,, ,, ,,	$12\frac{1}{4}$
Por la tarde á la	$1\frac{1}{4}$

Por la tarde á las		2¼
"	" "	3
"	" "	3¾
"	" "	4½
"	" "	5¼
"	" "	6
Por la noche á las		7
"	" "	8

De Tacubaya.

Por la mañana á las		6¼
"	" "	7
"	" "	7¾
"	" "	8½
"	" "	9¼
"	" "	10
"	" "	10¾
"	" "	11½
"	" "	12¼
Por la tarde á la		1¼
"	" "	2¼
"	" "	3
"	" "	3¾
"	" "	4½
"	" "	5¼
"	" "	6
Por la noche á las		7
"	" "	8

NOTAS.—Este tren llevará bandera amarilla con el nombre de «A Tacubaya» en letras negras.

Los domingos y dias festivos saldrá además un tren de México y de Tacubaya á las nueve de la noche, sin aumentar el precio del pasaje.

Linea de Guadalupe.—Horas de salida.

De México.

Por la mañana á las	6¼
,, ,, ,,	7
,, ,, ,,	7¾
,, ,, ,,	8½
,, ,, ,,	9¼
,, ,, ,,	10
,, ,, ,,	10¾
,, ,, ,,	11½
,, ,, ,,	12¼
Por la tarde á la	1¼
,, ,, ,,	2¼
,, ,, ,,	3
,, ,, ,,	3¾
,, ,, ,,	4½
,, ,, ,,	5¼
,, ,, ,,	6

De Guadalupe.

Por la mañana á las	7
,, ,, ,,	7¾
,, ,, ,,	8½
,, ,, ,,	9¼
,, ,, ,,	10
,, ,, ,,	10¾
,, ,, ,,	11½
,, ,, ,,	12¼
Por la tarde á la	1¼
,, ,, ,,	2¼
,, ,, ,,	3

Por la tarde á las	3¾
" " "	4½
" " "	5¼
" " "	6
Por la noche á las	7

NOTAS.—Este tren llevará bandera de color rojo con el nombre de «A Guadalupe» en letras blancas.

El servicio de estas líneas se ha combinado de tal modo, que los pasajeros que quieran trasladarse de Tacubaya á la Villa y viceversa, puedan hacerlo sin necesidad de mas demora que la indispensable para trasbordarse en el Empedradillo, de los carros de una línea á los de la otra.

En estas dos carreras habrá siempre coches de primera y de segunda, y se cobrará por el pasaje *un real* en los de primera y *medio real* en los de segunda.

LINEA DE POPOTLA.—HORAS DE SALIDA.

De México.

Por la mañana á las	7¼
" " "	8¾
" " "	10¼
" " "	11¾
Por la tarde á la	1¼
" " "	2¾
" " "	4¼
" " "	5¾

De Popotla.

Por la mañana á las	6½
" " "	8
" " "	9½
" " "	11
" " "	12

Por la tarde á las				2
,,	,,	,,		$3\frac{1}{2}$
,,	,,	,,		5
,,	,,	,,		$6\frac{1}{2}$

NOTAS.—El precio de pasaje es de *un real* en coches de primera clase y de *medio real* en los de segunda.

Próximamente quedará concluida la prolongacion de esta vía férrea hasta Tacuba; y á pesar de nuevo capital que la Empresa invierte en esa obra, no se aumentarán los precios del pasaje.

Este tren llevará bandera de color blanco con el nombre de «A Popotla» con letras rojas.

LINEA URBANA DE PERALVILLO.

Del Empedradillo y de Peralvillo partirán simultáneamente cada cuarto de hora, wagones azules que se cruzarán en la mitad del trayecto, y que comenzarán á correr desde las siete de la mañana hasta las ocho de la noche.

NOTAS.—El precio de pasaje es de *medio real.*

Este tren llevará bandera de color verde con el nombre de «A Peralvillo» en letras blancas.

LINEA URBANA DE SAN COSME.

Del Empedradillo y de la Tlaxpana correrán incesantemente wagones azules que se cruzarán en la mitad del trayecto y que han de principiar su servicio á las seis y media de la mañana para terminarlo á las ocho de la noche.

NOTAS.—El precio de pasaje es de *medio real.*

Este tren llevará bandera de color café con el nombre de «A S. Cosme» en letras blancas.

LINEA URBANA DE LA VIGA.

Del lado Sud de la Plaza de Armas partirán todos los dias desde las seis y media de la mañana hasta las siete de la noche, wagones azules

hasta el Puente del Molino, que incesantemente estarán recorriendo esa línea de uno á otro extremo.

Notas.—El precio de pasaje es de *medio real.*

Este tren llevará bandera de color azul con el nombre de «A la Viga» en letras blancas.

Notas generales.—Los empleados de la Compañía no venderán billetes sueltos, sino que los cortarán precisamente de los libros al darlos á los pasajeros.

Está prohibido llevar animales en los wagones..

Los niños de más de dos años pagarán su pasaje por entero en todas las líneas pertenecientes á esta Empresa.

Una vez vendidos los billetes no se devuelve su importe.

Las personas que necesitaren un tren extraordinario para pasajeros ó para carga, pueden dirigirse al conductor principal de la línea en que necesiten dicho tren, á fin de arreglar el lugar, hora y precio.

México, 8 de Octubre de 1874.—Por la Empresa, *M. Rufo.*

Junio 18 de 1875.

Reforma en el itinerario de los ferrocarriles urbanos de la capital.

La Empresa respectiva ha hecho algunas variaciones en el itinerario de los trenes. Hé aquí las principales de dichas variaciones:

Plaza de Armas y Belen.—Harán viajes los carros cada cuarto de hora, empezando á las seis y media de la mañana y concluyendo á las siete y media de la noche.—Precio, *medio real.*

México y Tacubaya.—Viajes simultáneos cada media hora, desde las cinco y media de la mañana hasta las ocho de la noche, ó las nueve los dias de fiesta.—*Un real* carros de primera y *medio* los de segunda.

México y San Angel.—Viajes simultáneos cada hora, desde las seis hasta las doce, y desde las dos hasta las siete.—*Dos reales* primera y *un real* segunda.

México y Tlalpam.—De México á las siete, nueve y once de la ma-

ñana; dos, cuatro y seis de la tarde. De Tlalpam á las siete y cuarto, nueve y cuarto, once y cuarto de la mañana; y dos y cuarto, cuatro y cuarto, seis y cuarto de la tarde.—*Tres reales* primera y *real y medio* segunda.

Linea de San Cosme.—Cada cuarto de hora entre la Plaza y la Tlaxpana, empezando á las seis y concluyendo á las ocho de la noche los dias de trabajo, y á las nueve los de fiesta.—*Medio real.*

Servicio extraordinario de Buenavista.—A las seis de la tarde saldrán carros de la Plaza para traer pasajeros del tren de Veracruz, y á las nueve y media para llevarlos.—*Un real.*

Tacuba, la Viga, Peralvillo y Guadalupe.—Sigue el servicio como hasta ahora.

Enero 20 de 1877.

Reglamento de los ferrocarriles urbanos del Distrito federal.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El ciudadano general segundo en gefe del ejército constitucionalista, encargado del Poder Ejecutivo, en cumplimiento del deber que tiene de dictar las medidas necesarias para la seguridad, policía y completa comodidad del público, en los ferrocarriles urbanos del Distrito federal, en actual explotacion, ó en los que en lo sucesivo se construyeren, ha tenido á bien dictar las siguientes prevenciones:

Art. 1º Todo ferrocarril urbano será siempre explotado por traccion animal.

Art. 2º Para el trazo, construccion y explotacion, queda vigente el reglamento de 7 de Diciembre de 1867, en la parte aplicable á esta clase de vías.

Art. 3º Será deber de toda compañía atender á la buena conservacion de los pavimentos de las calles, avenidas y calzadas que atraviese la vía, á un metro de uno y otro lado del borde exterior de los rieles, conser-

vando asimismo en buen estado las atarjeas que existan en la longitud de su trayecto, segun concesiones y reglamentos del municipio.

Art. 4º Ningun coche podrá, dentro de las poblaciones, caminar á una velocidad mayor de la obtenida con el trote de los animales empleados en su tiro.

Art. 5º Los coches que recorran la vía en la misma direccion, deberán conservar una distancia entre sí de treinta metros cuando menos, excepto en el caso de accidentes y en las estaciones.

Art. 6º Ningun coche se podrá detener en las bocacalles, excepto en los casos en que se trate de evitar accidentes.

Art. 7º Los animales del tiro deberán llevar en la collera una banda con cascabeles ó campanillas que se hagan oir á una distancia conveniente, para evitar peligros. En cada coche, además del cochero, irá precisamente un conductor.

Art. 8º Las compañías están obligadas á emplear agentes, conductores, boleteros y cocheros cuidadosos y corteses, que tengan todo género de atenciones con los pasajeros.

Art. 9º Los conductores quedan obligados á ayudar siempre á los ancianos, inválidos, señoras solas y niñas, á subir y bajar de los trenes.

Art. 10. Los cocheros y conductores deberán tener gran cuidado para evitar choques contra los vehículos ó personas de á pié, y sobre todo con los niños, para lo cual irán siempre provistos de un pequeño silbato, con que darán la señal de peligro, y con este mismo silbato se hará anunciar la llegada de los coches en los cruceros y bocacalles.

Art. 11. Los conductores están obligados á detener el coche para que los pasajeros suban y bajen, y no permitirán que lo hagan cuando se encuentre en movimiento.

Art. 12. Los conductores anunciarán á los pasajeros en voz alta, en cada viaje, los nombres de las calles ó parajes públicos que atraviesen.

Art. 13. No se permitirá la entrada á los coches á persona en estado de embriaguez.

Art. 14. No se permitirá en los coches de pasajeros el trasporte de materias explosivas, pestilentes ó grasientas, ni de animales.

Art. 15. No se admitirá mayor número de pasajeros que los que estrictamente puedan caber con perfecta comodidad, y nunca se les permitirá que viajen en las plataformas.

Art. 16. Para evitar confusiones entre los coches que se dirigen á diferentes lugares, se les pondrán diferentes señales distintivas que marquen su destino y clase, llevando cada uno de ellos un número de órden y los nombres de los puntos extremos de partida y llegada. Los coches de 1ª, 2ª y 3ª clase se distinguirán por colores.

Art. 17. Se harán los viajes necesarios que el movimiento de pasajeros exija, con el número de coches conveniente, para que el art. 16 tenga su exacto cumplimiento.

Art. 18. Tan pronto como un coche se encuentre lleno con el número de personas que se calcule de antemano puedan caber cómodamente, se anunciará al público con una bandera roja que se colocará en el lugar conveniente, y desde ese momento no se admitirán más pasajeros.

Art. 19. En los viajes en que la luz artificial sea necesaria, se observarán las siguientes prevenciones:

A.—Las lámparas usadas en los coches deben producir al interior una luz blanca de intensidad suficiente para el buen alumbrado, que no despida humo ni mal olor, y hácia el exterior una luz roja, y se encenderán antes de comenzar la noche.

B.—Estará provisto tambien cada coche de dos lámparas móviles, con luz roja una para la parte posterior del carro, y la otra blanca para la anterior, para así anunciar la direccion que siguen.

Art. 20. Se pondrán en cada estacion oficinas excusadas para señoras y caballeros.

Art. 21. En cada estacion habrá un libro de «Quejas» certificado por el inspector, donde los pasajeros, sin constituirse en acusadores, puedan asentar bajo su firma las que tengan contra los empleados ó mal servicio. El inspector, con conocimiento de ellas, aplicará la correccion á que dieren lugar.

Art. 22. Cada tres meses la empresa publicará un «Indicador» de sus respectivas líneas, en el cual se dará exacta noticia de las horas de sa-

lida y llegada de los trenes, número de viajes de pasajeros y de conduccion de efectos, así como de precios de coche y viajes extraordinarios, puntos de partida y destino de los trenes, y nombres de estaciones, paraderos y expendios de boletos, cuidando de cumplir exactamente con cuanto se anuncie en ese «Indicador,» y fijándose en el interior de los trenes.

Art. 23. Las empresas, de acuerdo con el inspector, aumentarán en la noche el número de viajes, pudiendo aumentar equitativamente el precio de pasaje, previa autorizacion del Gobierno.

Art. 24. Las empresas cuidarán de que en las estaciones de los lugares cercanos á la capital, en donde se reune un gran número de pasajeros en los dias de fiesta, haya á prevencion carruajes suficientes para los viajes de regreso que se hagan á prima noche, con objeto de evitar el gran desórden que se nota en tales estaciones.

Art. 25. Los conductores y cocheros llevarán siempre en un lugar visible una placa con un número de órden respectivamente, y los cocheros usarán librea.

Art. 26. El inspector de ferrocarriles urbanos será el encargado de hacer observar exactamente este reglamento.

Art. 27. Este reglamento se fijará en un lugar visible en cada coche, así como el «Indicador» de que habla el art. 22.

Art. 28. Las compañías son responsables en todo caso de las infracciones que este reglamento tenga por sus empleados, á reserva de la responsabilidad que estos contraen.

Art. 29. Los conductores de cada coche tendrán boletos para venderlos allí mismo á los pasajeros que no quieran ocurrir al expendio, ó que suban al carruaje en alguna de las calles del tránsito.

Art. 30. Ninguna empresa tiene derecho de cobrar el doble del precio del boleto al pasajero que haya entrado al coche sin él, pues en todo caso allí mismo debe entregársele dicho boleto y recibirse el precio ordinario. La contravencion á este artículo constituye un caso grave de responsabilidad para la empresa infractora.

Art. 31. Si algun viajero insistiere en infringir alguno de los artícu-

los de este reglamento, y no bastaren á impedirlo las advertencias del conductor, este hará detener el coche en donde encuentre un agente de policía, á quien pedirá auxilio, dando cuenta del caso.

Libertad en la Constitucion. México, Enero 20 de 1877.— *Vicente Riva Palacio.*— Ciudadano. . . . .

Enero 20 de 1877.

Prevenciones con el objeto de establecer bases para la gran triangulacion de México y para que tenga su cumplimiento el art. 7º del reglamento de la inspeccion general de caminos.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 1ª—Con el fin de fijar la situacion astronómica de algunos lugares de la República, aprovechando el paso por ellos de los conductores telegráficos, con el objeto de establecer bases para la gran triangulacion de México, y para que el art. 7º del reglamento de esa inspeccion general de caminos tenga su completo desarrollo, procederá vd. á organizar sus trabajos conforme á las siguientes prevenciones:

1ª Se nombrarán por esta Secretaría comisiones científicas, con cargo á la seccion 26 del presupuesto vigente y á las partidas 1,993, 1,994 y 1,995.

2ª Las comisiones se encargarán de fijar astronómicamente los puntos más importantes de la República, á la vez que su altitud, aprovechando el telégrafo para determinar la diferencia de meridianos, no solamente donde haya oficinas telegráficas, sino aun en aquellos lugares que pasando por ellos el alambre eléctrico y teniendo alguna importancia científica, convenga hacer esa determinacion.

3ª Las comisiones obrarán de acuerdo con la inspeccion general de caminos, quien dirigirá las operaciones y elegirá los puntos que crea más convenientes para el cambio de señales eléctricas.

4ª Cada punto determinado astronómicamente servirá como centro de operaciones secundarias para enlazar con él, por medio de grandes

triángulos, otros puntos de importancia, como son las cúspides principales de nuestras montañas.

5ª Dispondrá el inspector general, cuando lo crea conveniente, que los directores de caminos auxilien á las comisiones científicas, á fin de que estas obtengan la mayor extension y exactitud posible en los trabajos, en cuyo caso les remitirá los instrumentos necesarios.

Libertad y Constitucion. México, Enero 20 de 1877.—*Riva Palacio.* —Ciudadano inspector de caminos.—Presente.

Abril 12 de 1877.

Reglamento para el servicio de los ferrocarriles del Distrito federal.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—El ciudadano general en gefe del ejército, encargado del Poder Ejecutivo, en cumplimiento del deber que tiene de dictar las medidas necesarias para la seguridad, policía y completa comodidad del público en los ferrocarriles del Distrito federal en actual explotacion, ó que en lo sucesivo se construyeren, ha tenido á bien dictar las siguientes prevenciones:

Art. 1º Todo ferrocarril urbano será explotado por traccion animal, no pudiendo en ningun caso sustituirse por otro sistema sin el previo permiso del Ministerio de Fomento.

Art. 2º Para el trazo, construccion y explotacion, queda vigente el reglamento de 7 de Diciembre de 1867, en la parte aplicable á esta clase de vías.

Art. 3º Será deber de toda compañía atender á la buena conservacion de los pavimentos de las calles, avenidas y calzadas que recorra ó atraviese la vía, á un metro de uno y otro lado del borde exterior de los rieles, conservando asimismo en buen estado las atarjeas que existan en la longitud de su trayecto, segun concesiones y convenios con el municipio.

Art. 4º Ningun coche podrá, dentro de las poblaciones, caminar á

una velocidad mayor de la obtenida con el trote de los animales empleados en su tiro.

Art. 5º Los coches que recorran la vía en la misma direccion, deberán conservar una distancia entre sí de veinte á treinta metros cuando menos, excepto en el caso de accidentes y en las estaciones.

Art. 6º Ningun coche se podrá detener en las bocacalles, excepto en los casos en que se trate de evitar accidentes.

Art. 7º Los animales del tiro deberán llevar en la collera una banda con cascabeles ó campanillas que se hagan oir á una distancia conveniente para evitar peligros.

Art. 8º Las compañías están obligadas á emplear agentes, conductores, boleteros y cocheros cuidadosos y corteses, que tengan todo género de atenciones con los pasajeros.

Art. 9º Los cocheros y conductores deberán tener gran cuidado para evitar choques contra los vehículos ó personas de á pié, y sobre todo con los niños, para lo cual irán siempre provistos de un pequeño silbato, con que darán la señal de peligro, y con este mismo silbato se hará anunciar la llegada de los coches en los cruceros y bocacalles.

Art. 10. Los conductores están obligados á detener el coche para que los pasajeros suban ó bajen siempre que estos lo soliciten.

Art. 11. No se permitirá la entrada en los coches á personas en estado de embriaguez.

Art. 12. No se permitirá en los coches de pasajeros el trasporte de materias explosivas, pestilentes ó grasientas, ni de animales.

Art. 13. Para evitar confusiones en los coches que se dirijan á diferentes lugares, se les pondrán diversas señales distintivas que marquen su destino y clase, llevando cada uno de ellos un número de órden y los nombres de los puntos extremos de partida y llegada. Los coches de 1ª y 2ª clase se distinguirán por colores.

Art. 14. Se harán los viajes necesarios con el número de coches que exijan el movimiento y la comodidad de los pasajeros.

Art. 15. En los viajes en que la luz artificial sea necesaria se observarán las siguientes prevenciones:

A.—Las lámparas usadas en los coches deben producir al interior una luz blanca de intensidad suficiente para el buen alumbrado, que no despida humo ni mal olor, y hácia el exterior una luz roja ó blanca que se encenderá antes de comenzar la noche.

B.—La luz roja es para la parte posterior del carro y la blanca para la anterior, para así anunciar la direccion que siguen.

Art. 16. En cada estacion habrá un libro de «Quejas» certificado por el inspector, donde los pasajeros, sin constituirse en acusadores, pueden asentar bajo su firma las que tengan contra los empleados ó mal servicio. El inspector, con conocimiento de ellas, dará parte al Ministerio, indicando las medidas que crea oportuno dictar.

Art. 17. Las empresas publicarán un «Indicador» de sus respectivas líneas, en el cual se dará exacta noticia de las horas de salida de los trenes, número de viajes de pasajeros y de conduccion de efectos, así como de precios de pasaje, coches y viajes extraordinarios, punto de partida y destino de los trenes y nombre de estaciones, paraderos y expendio de boletos, cuidando de cumplir exactamente con cuanto se anuncie en ese «Indicador,» que estará constantemente fijado en el interior de los coches.

Art. 18. Las empresas, de acuerdo con el inspector, aumentarán en la noche el número de viajes, pudiendo alterar equitativamente el precio de pasaje, previa autorizacion del Gobierno.

Art. 19. Los conductores y cocheros llevarán siempre en un lugar visible una placa con un número de órden respectivamente, y los cocheros usarán librea.

Art. 20. Los conductores de cada coche tendrán boletos para venderlos allí mismo á los pasajeros que no quieran ocurrir al expendio ó que suban al carruaje en algun punto del tránsito.

Art. 21. Ninguna empresa tiene derecho de cobrar el doble del precio del boleto al pasajero que haya entrado al coche sin él, pues en todo caso allí mismo debe entregársele dicho boleto y recibirse el precio ordinario. La contravencion á este artículo constituye un caso de grave responsabilidad para la empresa infractora.

Art. 22. Las compañías son responsables de las infracciones de este reglamento, en todos los casos que exclusivamente les conciernan. Igualmente lo serán, cuando recayendo la responsabilidad en alguno de sus empleados no presentaren á este ó á su respectivo fiador.

Art. 23. Si algun viajero insistiere en infringir alguno de los artículos de este reglamento, y no bastaren á impedirlo las advertencias del conductor, este hará detener el coche en donde encuentre un agente de policía, á quien pedirá auxilio, dando cuenta del caso al mismo agente.

Art. 24. Este reglamento se fijará en un lugar visible en cada coche, así como el «Indicador» de que habla el art. 17.

Art. 25. El inspector de ferrocarriles del Distrito federal será el encargado de hacer observar exactamente este reglamento.

Libertad en la Constitucion. México, Abril 12 de 1877.—*V. Riva Palacio.*

MÉXICO á IXTLAHUACA.

Decreto.—Diciembre 31 de 1853.

Se concede privilegio á D. Ignacio Fuentes para la construccion de un camino de fierro de México á Ixtlahuaca.

Ministerio de Fomento.—S. A. S. el general Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, benemérito de la patria, general de division, gran maestre de la nacional y distinguida Orden de Guadalupe, caballero gran cruz de la real y distinguida Orden española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las facultades que la nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se concede á D. Ignacio Fuentes Privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro de México á Ixtlahuaca ó sus inmediaciones.

«Art. 2º El curso del camino de este será el que por el reconocimiento que se practique de los terrenos se designe como el mas conveniente, llevándose por las inmediaciones del santuario de los Remedios, hácia la ensenada del pueblo de Santa María, inmediato al nacimiento del rio de San Luis, hasta dominar por el punto conveniente la sierra de Toluca.

«Art. 3º Los terrenos necesarios para la construccion del camino, de las oficinas, habitaciones ó talleres necesarios para la explotacion y construccion de dicho camino, se comprarán por el empresario ó se arreglará este con sus dueños en los términos que mejor le convenga.

«Art. 4º Los materiales de construccion, de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la Empresa y servicio de sus agentes, empleados y trabajadores, así como toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios para trasportes, máquinas, herramientas, casas oficinas, talleres, paraderos, carbon de piedra, bestias y sus aparejos y guarniciones, así como la misma negociacion, serán libres de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones ó impuestos, existentes hoy, ó que se decreten en lo sucesivo, cualquiera que sea su clase ó denominacion.

«Art. 5º Los fósiles, aguas minerales y demas materias subterráneas explotables, que la Empresa descubriere en sus excavaciones, las denunciará y explotará, si le conviniere, conforme á las reglas prescritas en las Ordenanzas de Minería, y en caso de serle adjudicadas, su explotacion no entorpecerá de ninguna manera la continuacion del camino.

«Art. 6º Los empleados, operarios y trabajadores mexicanos que emplee la Compañía empresaria, serán exentos del servicio militar durante el tiempo que se hallen en el de dicha Compañía, excepto en el caso de invasion extranjera.

«Art. 7º La Compañía empresaria deberá estar formada y constituida dentro de ocho meses, contados desde la fecha de este decreto, y dará aviso oficialmente al Ministerio de Fomento de su formacion é instalacion, así como de sus estatutos y reglamentos, para que se publiquen.

«Art. 8º La Compañía se radicará en México, y cualquiera que sea el número de acciones que tomen individuos ó compañías extranjeras, se tendrá siempre la Compañía del camino por mexicana y sin accion ni derecho alguno para reclamar jamas contra el Gobierno á la sombra de ninguna potencia extranjera.

«Art. 9º Luego que se haya formado é instalado la Compañía, se procederá por los ingenieros nombrados por ella, al reconocimiento de los terrenos que sean mas favorables al curso que deba seguir el camino de fierro; y luego que se haya concluido este reconocimiento, en parte ó en totalidad, se someterán los planos á la aprobacion del Gobierno, y despues de obtenido se procederá inmediatamente á comenzar los trabajos. En el caso inesperado de que concluido que sea el reconocimiento del curso del camino, quede probado que la construccion de un ferrocarril sea absolutamente impracticable en cierto ó ciertos puntos, se construirá un camino carretero para comunicar entre sí los dos trozos de ferrocarril, y esta circunstancia se considerará como caso de fuerza mayor, y de ningun modo podrá dar motivo para que se anule el presente privilegio.

«Art. 10. Conforme se vayan concluyendo trozos de camino y se abran al público, la Compañía, de acuerdo con el Gobierno, fijará la tarifa de los precios que se deban cobrar por la conduccion de los pasajeros, efectos ó ganados.

«Art. 11. Queda entendido y convenido desde ahora, que este privilegio se extenderá bajo las condiciones á cualquier ramal ó ramales que la Compañía juzgue conveniente establecer, bajo la previa aprobacion del Gobierno.

«Art. 12. Una vez concluido el camino de México al paralelo de Ixtlahuaca y los ramales de que habla el artículo anterior, serán, así como todo lo que les pertenezca, propiedad *ad perpetuam* de la Compañía.

«Art. 13. La conduccion de la correspondencia por el camino de fierro ó por los ramales que se establezcan, serán materia de un contrato ó contratos *ad hoc*, cuando llegue el caso.

«Art. 14. En remuneracion de las concesiones hechas por el Gobier-

no, la Compañía empresaria tendrá la obligacion de efectuar el trasporte de tropas y empleados del Gobierno, siempre que viajen en comision del servicio público, é igualmente las municiones ú otros efectos de la pertenencia del Gobierno, por la mitad de los precios que se hayan fijado para el público. Igualmente, luego que se empiecen á hacer dividendos á los accionistas, el Gobierno percibirá diez por ciento *ad perpetuam* sobre el monto de dichos dividendos. Además, la Compañía admitirá á los ingenieros que tenga á bien designar el Gobierno, dándoles así una oportunidad de completar sus estudios teóricos por la práctica que podrán adquirir en la construccion de caminos de fierro y ramos que le son anexos, y se compromete á emplear, previo permiso del Supremo Gobierno, á los que posean los conocimientos necesarios.

«Art. 15. En el caso de que se suscite alguna duda en la interpretacion ó ejecucion del presente decreto, dicha duda será decidida por árbitros, arbitradores amigables componedores, uno nombrado por el Gobierno y otro por la Compañía, y en caso de diferencia, dichos árbitros nombrarán un tercero en discordia, cuya sentencia será definitiva y sin apelacion de ninguna clase.

Artículos adicionales.

«1. Si la Compañía no se halla formada en México dentro de seis meses de la fecha, el privilegio será nulo.

«2. Si la nacionalidad de la Compañía no es mexicana, el privilegio quedará igualmente nulo.

«3. Si la Compañía se forma á los seis meses ó antes, el dia de su instalacion las casas que formen dicha Compañía garantizarán al Ministerio de Fomento, de una manera valedera y á su entera satisfaccion, la ejecucion del reconocimiento, así como la del ferrocarril.

«4. El privilegio que se concede por este decreto, deberá entenderse en cuanto no perjudique de ninguna manera á los derechos adquiridos por la Compañía anglo-mexicana de D. Juan Laurie Rickards en las concesiones que se le hicieron para los caminos de fierro de Veracruz á México, y de México á uno de los puertos del Océano Pacífico, por los

decretos de 31 de Octubre y 28 de Noviembre último, pues en tal caso será de cuenta de la actual Compañía el arreglarse con aquella, sin lugar á reclamaciones al Gobierno.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno general en México, á 31 de Diciembre de 1853.—*Antonio López de Santa-Anna.*—Al Ministro de Fomento.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Diciembre 31 de 1853.—El Ministro de Fomento, *Velazquez de Leon.*

MEXICO á LEON.

Convenio.—Noviembre 16 de 1874.

Camino de México á Leon.—Convenio celebrado por el Supremo Gobierno.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Despues de declarada la caducidad de la concesion que en 17 de Enero del presente año se hizo á la Compañía Mexicana, para la construccion de los ferrocarriles interoceánico é internacional, el Gobierno se ha dedicado con la especial solicitud que el asunto merece, á promover los arreglos para la formacion de una nueva Compañía, procurando allanar las graves dificultades que para esto se han presentado.

No ha sido posible, sin embargo, que la vía férrea, de que me ocuparé más adelante, abrazara la longitud correspondiente á un ferrocarril internacional, ó al interoceánico, en razon de que para obras de tal extension se requieren combinaciones que no dan resultado sino despues del trascurso de largo tiempo; pero como hay en nuestro país una imperiosa necesidad que es preciso satisfacer sin demora; como por otra parte la opinion pública anhela empeñosamente por la pronta construccion del ferrocarril que parta de esta capital al interior de la República, debian buscarse, como se han buscado, los medios para atender

á tan justa exigencia, aun cuando la obra que se va á emprender no sea de la magnitud que fuera de desearse.

Las bases que han servido al Gobierno para el convenio celebrado con los Sres. D. Sebastian Camacho, D. J. Antonio de Mendizábal y C.ª, son en lo general las contenidas en la concesion decretada por el Congreso en 17 de Enero del presente año. Las modificaciones principales que en aquella se han hecho, se contraen al trayecto del ferrocarril, á su longitud, á la subvencion y al modo de asegurar la ejecucion de la obra.

El ferrocarril partirá de esta capital y terminará en Leon, pasando por Querétaro, Celaya, Salamanca y Guanajuato, cuyas ciudades quedarán unidas, bien sea por la línea troncal ó por medio de ramales. La longitud aproximada de este camino se puede estimar en 450 kilómetros.

En circunstancias en que se considera como muy peligroso el empleo de capitales en empresas de ferrocarriles, aun en países en donde estos han dado buenos resultados, no habia esperanza de que en México se conformara ninguna compañía con la subvencion que antes estuvo decretada de 8,000 pesos por kilómetro; el Gobierno tuvo necesidad de aumentar la subvencion á 9,500 pesos por kilómetro, y de hacer alguna otra concesion, para presentar estos estímulos á los empresarios, que de otra manera no hubieran consentido, segun lo expresaron, en aceptar la obligacion de construir el ferrocarril ya mencionado.

Conforme á lo estipulado con la Compañía, la subvencion se pagará por kilómetros construidos, y para cubrir su importe se expedirán obligaciones, que no causarán interes, y serán amortizadas en el 8 por 100 de los derechos de importacion de las aduanas de Veracruz, Tampico, Manzanillo, Mazatlán y Guaymas.

A los diez y ocho meses de expedida la ley de concesion, estarán construidos 50 kilómetros de ferrocarril, y todo el camino será concluido en cinco años y medio.

Con el fin de asegurar la realizacion de la obra, y para que la concesion no sea, como otras lo han sido, enteramente ilusoria, la Compañía

ha puesto ya en depósito en el Monte de Piedad 150,000 pesos para garantizar el cumplimiento de los compromisos que ha contraido de construir el camino de fierro de México á Leon en el tiempo fijado al efecto.

Atendiendo á la importancia de la cooperacion que conforme al convenio se llegará á prestar á la Compañía; considerando, además, que la vía férrea que tiene que construir no es demasiado extensa, y teniendo presente la suma con que la Empresa garantiza anticipadamente que cumplirá las obligaciones contraidas, el Ejecutivo se promete que en esta vez la realizacion del ferrocarril para el interior de la República será un hecho, y no quedarán frustradas las esperanzas de la sociedad, que desea el desarrollo del comercio y de la agricultura, no serán estériles los patrióticos esfuerzos consagrados por la representacion nacional para llegar á un fin tan noble y de tan benéficos resultados para México.

Por acuerdo del Presidente tengo el honor de acompañar á vdes. el convenio celebrado con los Sres. D. Sebastian Camacho, D. J. Antonio Mendizábal y Cª, para que se sirvan someterlo á la ilustrada deliberacion del Congreso, y me es satisfactorio comunicar á vdes. que se ha puesto á disposicion de este Ministerio la suma de 150,000 pesos que se ha mandado inmediatamente, para que se haga el depósito en el Monte de Piedad.

Independencia y libertad. México, Noviembre 16 de 1874.—*Blas Balcárcel.*—Ciudadanos diputados secretarios al Congreso de la Union.—Presentes.

Decreto.—Diciembre 30 de 1874.

Se aprueba el contrato celebrado para la construccion del ferrocarril de la ciudad de México á la de Leon.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se aprueba el contrato celebrado el 16 de Noviembre del presente año entre el Ejecutivo de la Union y los Sres. Sebastian Camacho y José Antonio de Mendizábal y Cª para la construccion de un ferrocarril y telégrafo de la ciudad de México á la de Leon, en el Estado de Guanajuato, en los términos siguientes:

CAPITULO I.

Construccion de la vía férrea.

«Art. 1º Se autoriza á los Sres. Sebastian Camacho, José Antonio de Mendizábal y Cª y á la Compañía limitada que organicen en México, los Estados-Unidos ó Europa, para construir y explotar una línea de ferrocarril y su telégrafo desde la ciudad de México hasta la de Leon, en el Estado de Guanajuato, sin entorpecer el uso de las carreteras nacionales.

«Art. 2º El trazo que deberá seguir la vía será el que conforme á los reconocimientos que haga la Compañía y apruebe el Ministerio de Fomento, sea el más á propósito para poner en comunicacion á la capital de la República con las ciudades de Querétaro, Celaya, Salamanca, Irapuato, Guanajuato y Silao, é igualmente con la de Toluca, si la Compañía adquiriese la concesion de 10 de Octubre de 1870, previo consentimiento del Ejecutivo. Dicha comunicacion podrá establecerse ya por la línea principal ó por ramales tan inmediatos como fuere practicable, pudiendo construir la Compañía, si le conviniere, otros ramales á Salvatierra y Dolores Hidalgo.

«Art. 3º La Compañía comenzará inmediatamente los reconocimientos necesarios á sus propias expensas, con el fin de determinar el trazo

de las líneas del ferrocarril que se expresan en esta ley, y antes de comenzar los trabajos de construccion de las diferentes secciones remitirá al Ministerio de Fomento para su aprobacion, copia de los mapas de reconocimiento y de los planos del trazo del camino.

«Art. 4º El reconocimiento de toda la línea se hará por secciones de cien kilómetros. El de los cien primeros será concluido y los planos correspondientes sometidos al Ministerio de Fomento para su aprobacion, dentro del término de nueve meses, y el de los subsecuentes dentro de diez y ocho, contados desde la fecha de esta ley. Cuando sean presentados los planos al Ministerio de Fomento, deberá resolver dentro de un mes, respecto de los correspondientes á la primera seccion, y dentro de dos respecto de los de las otras. Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros destinados á los reconocimientos, un ingeniero que sin excusa deberá nombrar el Ejecutivo, cuya remuneracion será fijada de antemano por este y pagada por la Compañía, á cuyo efecto esta comunicará al Ministerio de Fomento con diez dias de anticipacion la fecha en que comenzarán aquellas por la primera seccion, y con cuarenta dias para las subsecuentes. La ausencia de los ingenieros del Gobierno, no será motivo para demorar la práctica de los reconocimientos ó para considerarlos incompletos.

«Art. 5º Los trabajos de construccion del ferrocarril deberán comenzar dentro de diez meses contados desde la fecha de esta ley, y dentro de diez y ocho, contados desde la misma fecha, deberán estar concluidos por lo menos cincuenta kilómetros, partiendo de la ciudad de México. En cada uno de los años posteriores se construirán á lo menos cien kilómetros ó doscientos en cada dos años, hasta la conclusion de la línea á que se refiere esta ley.

«Art. 6º El ferrocarril central y los ramales que tiene obligacion de construir conforme al art. 2º, deberán estar concluidos en el término de cinco años, contados desde la fecha de esta ley.

«Art. 7º En caso de que la Compañía concluyere el ferrocarril y sus respectivos ramales, en un período de un año menos que el término estipulado de cinco y medio, el Gobierno pagará á la Compañía, en ca-

tidad de donacion y como premio, la suma de 40,000 pesos. Si el camino se concluyere en dos años menos del término estipulado, el premio será de 80,000 pesos por cada uno de los dos años referidos. Este se pagará á la Compañía en certificados de la clase de los que deberán expedirse conforme al art. 23.

«Art. 8º El ferrocarril será de simple ó doble vía, de 1,45 metros (4 piés, 8½ pulgadas inglesas) de construccion sólida, y estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante, para su pronta y eficaz explotacion, y se establecerán depósitos y estaciones en todos los lugares que fueren convenientes al interes público y á los negocios de la Compañía, á juicio de sus ingenieros. Si la Compañía adquiriese la concesion para el ferrocarril de Toluca, este tendrá la anchura que se determina en el presente artículo, y la subvencion por cada uno de los nuevos kilómetros que se construyan será la que se señala en el art. 22.

CAPITULO II.

Bases de la Compañía.

«Art. 9º La posesion y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confieren en la presente ley, así como el cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por ella, pertenecerán á la Compañía limitada del ferrocarril.

«Art. 10. Dicha Compañía como mexicana, y todas las personas que tuvieren parte en ella, ya como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que se relacione á la referida empresa dentro del territorio de la República.

«No podrán alegar derechos de extranjería con respecto á los intereses ó negocios relacionados con la Empresa, ni tendrán, aun cuando alegaren denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la referida Empresa, que aquellos que las leyes de la República conceden á los mexicanos, ni emplearse otros procedimientos que los establecidos ante los tribunales mexicanos.

«Art. 11. Para que la Compañía del ferrocarril central se considere organizada, deberá estar suscrito ($1.000,000) un millon de pesos del capital social, y enterado en dinero en la tesorería de la Compañía, el 10 por 100 de la suscricion, cuyos hechos, así como el de la formal organizacion de la Compañía, se comprobarán legalmente ante el Ministerio de Fomento, en el término de seis meses, contados desde la publicacion de esta ley.

«Art. 12. Los estatutos de la referida Compañía limitada y las bases de su organizacion, se someterán al Ministerio de Fomento para su aprobacion, en el término de nueve meses, contados desde la fecha de esta ley.

«Art. 13. La Compañía tendrá su domicilio principal en la ciudad de México, sin perjuicio de los demas que pueda establecer en los diversos lugares del exterior en que tenga intereses, y en México residirá una parte de su junta directiva, compuesta de cinco miembros, de los cuales dos serán nombrados por el Ejecutivo y tres serán de los nombrados por la Compañía.

«Esta junta, así como la parte de la direccion que se estableciere en los Estados-Unidos ó en Europa, ejercerán las funciones que les fueren concedidas por los estatutos, y tendrán los poderes que de tiempo en tiempo se les concedieren en junta general de accionistas.

«Art. 14. La Compañía nombrará en esta capital un representante ámpliamente facultado y autorizado para tratar con el Gobierno federal y las demas autoridades de la República, acerca de todos los negocios relativos á las obligaciones que se le imponen por esta ley, y cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relacion al asunto.

«Art. 15. Cuando se suscitare alguna duda ó cuestion respecto de la interpretacion ó cumplimiento de las estipulaciones del presente contrato, se decidirá por los tribunales federales competentes de la República y conforme á las leyes de la misma.

«Art. 16. El capital social de la Compañía se fijará por la Empresa, de acuerdo con el Ejecutivo, despues que se levanten los planos y perfiles, y de que en vista de ellos se formen los presupuestos respectivos.

En ningun caso se aumentará sin autorizacion del Ejecutivo. El capital se dividirá en acciones de 100 pesos cada una, las cuales se consideran como propiedad personal que podrá trasferirse, ó de que podrá disponerse libremente con arreglo á las leyes, y con los derechos y franquicias acordadas en esta concesion.

«Art. 17. La línea férrea de que se habla en esta ley, y los terrenos y demas propiedades legalmente adquiridos por la Compañía, en virtud de cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demas objetos que constituyen el ferrocarril y la línea telegráfica, así como sus ramales y dependencias, se considerarán como propiedad de la Compañía, con el derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que cualquiera otra propiedad, pero sometida á las prevenciones de las leyes vigentes actualmente ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, sin que se entienda por esto que se pueden alterar las condiciones de este contrato. Aun en el caso de que por las causas que se especificarán en esta ley, la presente concesion quedare sin valor, la Compañía gozará del dominio pleno, y posesion de todas las propiedades y de las porciones del ferrocarril y la línea telegráfica que hubiere construido, y conservará inalterable su derecho para que el Gobierno le pague en la forma establecida en los arts. del 22 al 29, la subvencion que le estuviere adeudando por los kilómetros que hubiere construido, subsistiendo en la porcion ó porciones de ferrocarril y línea telegráfica que tuviere la Compañía, las obligaciones que con relacion á toda la línea establece esta ley.

«Art. 18. La Compañía tendrá derecho de enlazar su vía férrea con cualquiera otra existente ó que existiere en la República, y lo tendrá igualmente para explotarla y mantenerla en conexion ó consolidacion con cualquiera otra empresa de ferrocarril, de acuerdo con ella y bajo los términos que juzgue convenientes.

CAPITULO III.

Concesiones y Prohibiciones.

«Art. 19. La Compañía limitada del ferrocarril central y cualesquiera otras que puedan sucederle, en todo ó en parte de la vía, no podrán en ningun tiempo traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones de la presente ley, el ferrocarril, el telégrafo y las demas propiedades anexas, ni las acciones que emitan, á ningun Gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningun caso como socio. Cualquiera estipulacion hecha con violacion de este artículo, será nula y de ningun valor.

«Art. 20. Tampoco podrá la Compañía traspasar ó enajenar las concesiones de esta ley, en toda la vía ó en secciones, á alguna compañía ó individuo, sin previo permiso del Ejecutivo federal; y cualquiera traspaso ó enajenacion que carezca de este requisito, será igualmente nulo y de ningun valor.

«Art. 21. La Compañía queda, sin embargo, autorizada para emitir libremente acciones, bonos y obligaciones, y disponer de ellas, así como para hipotecar á individuos ó asociaciones particulares, el ferrocarril y sus dependencias, trasmitiendo el derecho de explotar este y la línea telegráfica, en todo ó en parte, segun se fuere construyendo. Las hipotecas que hiciere la referida Compañía, serán registradas en el registro público de la ciudad de México, y ese requisito se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecucion legal, en lo que se refiere á todas las líneas de dicho ferrocarril, sin necesidad de registro local en los Estados ó lugares por donde pase.

«Art. 22. Para auxiliar la construccion de las líneas de ferrocarril y telégrafo á que este convenio se refiere, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía, una subvencion de ($9,500) nueve mil quinientos pesos por cada kilómetro de vía construida y aprobada por el Ministerio de Fomento, segun los términos de esta ley, sin duplicarse la subvencion en caso de construir doble vía, salvo nuevo contrato. Esta subvencion co-

menzará á pagarse despues de concluidos los primeros veinticinco kilómetros, y sucesivamente por secciones de diez kilómetros.

«Art. 23. Para hacer efectiva la expresada subvencion, el Gobierno emitirá obligaciones sin causa de réditos, á favor de la Compañía, por la cantidad correspondiente á la misma subvencion, titulándolos «Certificados de construccion del Ferrocarril Central;» serán amortizados con el ocho por ciento de todos los derechos de importacion que se causaren en las aduanas de Veracruz, Tampico, Guaymas, Manzanillo y Mazatlán.

«Estos certificados serán emitidos por el Ministerio de Fomento y comenzarán á amortizarse inmediatamente despues que se haya concluido y aprobado cada una de las secciones de kilómetros que cause el pago.

«Ningun importador podrá pagar en numerario ó en otra especie que no sea el indicado papel, si lo hubiere en el puerto, el ocho por ciento de los derechos que causaren en dichas aduanas, bajo la pena de quedar sujeto á segunda paga: esta será de doble cantidad de la no pagada en certificados, exhibiendo la mitad en papel, para que la disposicion de la ley quede cumplida, y la otra mitad en dinero aplicable á los denunciantes, segun la pauta de comisos.

«Art. 24. La Compañía está obligada á situar en todos los mencionados puntos, certificados en cantidad suficiente, para que los importadores puedan obtenerlos con la oportunidad debida, no pudiendo venderlos en ningun caso á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso, y de pagar el triple como multa á favor del Erario.

«Art. 25. Se cria una renta nacional por el establecimiento de una lotería en el Distrito federal, durante quince años que comenzarán á contarse á los seis meses de publicada esta ley, no pudiendo autorizarse en dicho término el establecimiento de ninguna otra.

«El producto libre de 18 por ciento de dicha lotería, despues de deducidos los gastos de cada sorteo, segun la tarifa que apruebe el Ejecutivo, se aplicará á la Compañía, recibiendo la mitad de dicho producto como

subvencion y la otra mitad en cambio de acciones del ferrocarril, que recibirá el Gobierno á la par.

«Art. 26. Durante los quince años señalados en el artículo anterior, no podrán gravarse á favor del Erario los premios de la lotería nacional del ferrocarril central, en más de seis por ciento, por ningun impuesto, contribucion ó descuento de cualquier especie sobre el monto de dichos premios. Dicho impuesto, así como el diez por ciento que se cobra á las loterías de los Estados, se destinará por el Ejecutivo á los establecimientos de instruccion y beneficencia, que en la actualidad se sostienen de la contribucion sobre las loterías que hoy existen.

«Art. 27. La Compañía presentará al Ejecutivo, cada año, para su aprobacion, un proyecto del número de sorteos que deban verificarse anualmente en el Distrito federal, así como del máximum del valor y número de billetes que en cada sorteo puedan ponerse en circulacion; el Ejecutivo tomará por base para conceder el permiso, el monto total de las cantidades que en la actualidad sortean las loterías autorizadas, y otro tanto por los billetes que puedan circular en el extranjero.

«Art. 28. La administracion de la lotería nacional, estará á cargo de la Compañía, y en aquella será representado el Gobierno por un interventor que cuidará de la estricta observancia de los tres artículos anteriores, y de que el público tenga completa garantía en la fidelidad de las operaciones.

«Art. 29. A los seis meses de publicada esta ley, cesarán las loterías que se verifican en el Distrito federal, con excepcion de la denominada «del Ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlán,» que podrá continuar hasta el 30 de Enero de 1876, en que termina el permiso conforme á la autorizacion de 6 de Diciembre de 1870.

«Art. 30. Para la construccion y explotacion de las líneas del ferrocarril y telégrafo autorizadas por esta ley, se concede á la Compañía el derecho de vía de anchura de 70 metros en toda la extension de la misma. Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extension fijada, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demas accesorios indispensables del

camino y sus dependencias, si fueren propiedad de la nacion, se entregarán á la Compañía sin retribucion alguna y en propiedad perpetua. De la misma manera podrá la Compañía tomar de los terrenos nacionales los materiales de toda especie que sean necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del camino y sus dependencias. La Compañía podrá tomar conforme á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular necesarios para el establecimiento, reparacion de la vía y sus dependencias, estaciones y demas accesorios; y mientras esas leyes no se den por el Congreso de la Union, la Compañía se sujetará á las reglas siguientes:

«I. En el caso de no haber avenimiento entre la Compañía y el dueño de los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, el Ministerio de Fomento queda autorizado para decretar, á pedimento de la Empresa, la expropiacion de los bienes privados cuya ocupacion fuere necesaria. Estos serán ocupados mediante la previa indemnizacion que fijen dos peritos nombrados uno por cada parte, los cuales, antes de comenzar á actuar, señalarán un tercero para que decida en caso de discordia. Si los peritos no estuvieren de acuerdo en la designacion del tercero, este será nombrado por el Ministerio de Fomento.

«II. Si el poseedor ó dueño de la propiedad fuere incierto ó dudoso, ya por causa de litigio ó por otro motivo, ó se negare á nombrar perito en juicio ó fuera de él, el Ejecutivo autorizará la ocupacion, consignándose en depósito previamente por la Compañía la suma que para el caso fije un perito nombrado por el mismo Ejecutivo, á reserva de completar, cuando se determinare el poseedor ó dueño, el mayor valor que en el juicio de peritos fuese ordenado conforme á la regla anterior, ó de recoger el exceso del depósito, si la declaracion fuese de menor suma.

«III. Los peritos, para hacer sus avalúos, tendrán en cuenta lo que pague por contribucion la cosa de cuya expropiacion se trate, y los daños ó provecho que de la misma resulten al propietario.

«Art. 31. Los criaderos metálicos, así como los de carbon de piedra y sal, los mármoles y los demas depósitos minerales explotables que se

encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en la línea del camino y sus ramales, serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de tercero, con tal que los denuncie y trabaje sujetándose en todo á las leyes de minería.

«Art. 32. Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y lo demas que sea preciso para la construccion y uso de las líneas de ferrocarril y telégrafo autorizadas por esta ley, lo mismo que los rieles, durmientes, clavos, locomotoras, trenes y sus accesorios, herramientas y útiles de trabajos, maquinarias para los talleres, fierro, puentes, casas para estaciones, oficinas y almacenes, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, carros, wagones, el alambre y aparatos telegráficos y los demas materiales necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica, serán libres por el término de quince años, contados desde la fecha de esta ley, de toda clase de derechos de importacion ó aduana, previo aviso al Ministerio de Fomento, y de alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos decretados hasta hoy ó que en lo de adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos. Para el goce de estas exenciones, se observarán las reglas que dicten los Ministerios de Hacienda y de Fomento. El camino mismo y sus dependencias naturales indispensables, así como los capitales empleados en su construccion y explotacion, y las acciones de la Compañía, estarán exentas del pago de toda contribucion ó impuesto establecido ó que en lo sucesivo se estableciere, así como del papel sellado y timbre, por lo que deba causarse por la Compañía, durante el término de cincuenta años contados desde la fecha de esta ley.

«Art. 33. Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar y de cargos concejiles, durante el tiempo que sirvieren en el camino, menos en el caso de guerra extranjera. Tendrá la Compañía la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de

las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales. La Compañía despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó cometa cualquier delito, y auxiliará á la autoridad para su aprehension. La Compañía queda obligada á cumplir en la parte que le corresponda, los reglamentos que expida el Ministerio de Hacienda para impedir el contrabando y para la observancia de las leyes fiscales.

«Art. 34. El Gobierno federal y los gobiernos de los Estados impartirán á la Compañía todo género de proteccion y auxilio, en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero, y lo mismo harán las autoridades locales, sin necesidad de órden ni requerimiento de los superiores.

«Art. 35. Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Compañía y entregados al juez respectivo, para que sean castigados segun la gravedad de su delito.

«Art. 36. Es de la responsabilidad de la Compañía cubrir los jornales de los trabajadores, el importe de los materiales y todos los gastos hechos en la construccion del camino, aun cuando los trabajos se ejecutaren por contratistas ó subcontratistas, pues estos lo harán en representacion de la misma Compañía.

«Art. 37. Los buques que durante la construccion de la vía férrea y cinco años despues llegaren á Veracruz, conduciendo para la Compañía del ferrocarril central, carbon de piedra, rieles, materiales de construccion y demas efectos destinados para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica, estarán exentos del pago de derechos de tonelada, faro, anclaje y demas derechos de puerto, y pagarán solamente el de practicaje cuando lo pidieren. Si trajeren otras mercancías, no disfrutarán de estas exenciones en la parte que corresponda á las mismas, que no sean de la clase y para los efectos indicados.

«Art. 38. Las obligaciones que contrae la Compañía respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuer-

za mayor, que impida el cumplimiento de las mismas obligaciones: la suspension durará solamente por el tiempo que dure el impedimento, debiendo la Compañía presentar al Ejecutivo federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber empezado el impedimento. Por el solo hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del tiempo señalado, no podrá ya alegarse por la Compañía en ningun tiempo la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá la Compañía presentar al Gobierno federal, las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó al menos dentro de dos meses despues de haber cesado aquel, haciendo la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á la Compañía el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más. Se abonará tambien á la Compañía el tiempo que el Ejecutivo empleare en el exámen y aprobacion de los planos de que habla el art. 4º de esta ley, si este término fuere mayor del mes ó de los dos meses de que habla el mismo art. 4º

«Art. 39. Además de las otras obligaciones expresadas en esta ley, la Compañía tendrá las siguientes:

«I. Los concesionarios dan la garantía de ciento cincuenta mil pesos, que perderán en caso de no cumplir con las obligaciones señaladas en el art. 5º de esta ley, y en los términos en él expresados. Para dar desde luego esta garantía, queda ya depositada en el Monte de Piedad de México dicha suma de ciento cincuenta mil pesos, cuyo depósito retirarán los concesionarios cuando aseguren la misma suma con la hipoteca ó hipotecas suficientes conforme á la ley, y otorgarán dentro del término de un año, á la satisfaccion del Ejecutivo.

«II. El Gobierno federal tendrá derecho de mandar colocar uno ó dos alambres telegráficos en los postes de las líneas de la Compañía, y esta la obligacion de conservarlos en las mismas condiciones que el de su propiedad. Ambos servicios serán prestados gratuitamente, siendo solo deber del Ejecutivo indemnizar el valor de los alambres que se

repongan. El Gobierno federal establecerá sus oficinas telegráficas con independencia de las de la Compañía, y conservará el derecho de tener él á los referidos telégrafos, mientras los administre y posea por sí mismo.

«Art. 40. Las concesiones hechas en esta ley, caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

«I. Por faltar á alguna de las obligaciones especificadas en las cláusulas del artículo anterior.

«II. Por no construir los primeros cincuenta kilómetros, los tramos de doscientos kilómetros cada dos años y no concluir todo el camino dentro de los términos fijados en los arts. 5º y 6º

«III. Por enajenar ó traspasar esta concesion ó los derechos que de ella se derivan, á algun gobierno ó estado extranjero, ó por admitirlo como socio en la empresa.

«En cualquiera de los casos aquí especificados, perderá la Compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá el Gobierno disponer á su arbitrio; pero la referida Compañía conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion.

«Art. 41. La compañía presentará al Ministerio de Fomento un informe anual, bajo protesta de ser verdadero, sobre el monto de las acciones emitidas, su deuda consolidada y flotante, los nombres y la residencia de los directores y empleados superiores de la Compañía, el número de kilómetros de camino construido y en explotacion, cada año, una descripcion de las secciones del camino reconocidas y en vía de construccion, la suma recibida por pasajeros y por flete, respectivamente, los gastos del camino en explotacion y sus accesorios, el número de pasajeros conducidos, y la suma de flete trasportado, especificando la clase de la carga conducida.

CAPITULO IV.

Tarifas.

«Art. 42. Las secciones de ferrocarril, segun fuere concluyéndolas la Compañía, serán inmediatamente examinadas, á sus expensas, por un ingeniero nombrado por el Ejecutivo, el cual, oido el parecer de aquel, autorizará ó no la explotacion del tramo. En caso de no autorizar la explotacion, el Ejecutivo publicará el informe del ingeniero que haya intervenido y las causas del disentimiento. Luego que se pongan al uso público los tramos del camino, la Compañía fijará la tarifa de precios que han de cobrarse para la conduccion de pasajeros, efectos y demas, no pudiendo exceder de los precios siguientes:

«Por flete de cada tonelada de 20 quintales, de 45.38 kilómetros cada una de las mercancías.

Primera clase	$ 00 06	por kilómetro.
Segunda idem	00 04	,,
Tercera idem	00 2½	,,

«Por trasporte de pasajeros.

Primera clase	00 03	,,
Segunda idem	00 02	,,

«La Compañía no tendrá la obligacion de recibir menos de veinticinco centavos por cualquiera cantidad de flete, ni menos de diez centavos por un pasajero, por cualquiera distancia.

«Art. 43. La Compañía tiene facultad para establecer sus tarifas de fletes y pasajeros, con relacion á las dificultades y gastos de traccion de los diversos puntos de la línea, sin necesidad de guardar proporcion al número de kilómetros de toda la vía, con tal que el flete ó pasaje no exceda en ningun kilómetro del máximum fijado en el artículo anterior y en el siguiente.

«Art. 44. Se establecerán tarifas especiales, que se someterán á la aprobacion del Gobierno, para los objetos ó efectos que por no deber prudencialmente sujetarse á peso ó medida, tengan que pagar un flete superior al del art. 42.

«Art. 45. Si la Compañía modificase sus tarifas, que contengan precios menores que el máximum fijado en este contrato, ó menores que el máximum que puede establecerse despues de un año, conforme al art. 46, no podrá comenzar á regir la alteracion que hiciese subiendo las tarifas de mercancías dentro del máximum, sino despues de cuatro meses de avisar al público, ó dentro de dos si las bajare.

«Art. 46. Un año despues de concluida la vía total y de haber sido puesta en explotacion, la Compañía, de acuerdo con el Ejecutivo, podrá modificar las tarifas de mercancías y pasajeros en lo que sea necesario, hasta cubrir á los accionistas la utilidad, por lo menos de un 10 por 100 anual, del capital social de la Empresa.

«La distribucion de efectos en las tres clases de las tarifas de mercancías, se hará de acuerdo con el Gobierno cada dos años, á contar desde la conclusion del camino, á no ser que para este efecto la ley señale en lo futuro períodos mayores.

«Desde que comience la explotacion del camino hasta Querétaro, y sucesivamente las de las demas secciones, los cereales nacionales, los rieles y materiales para ferrocarriles, se considerarán siempre en la tercera clase.

«Art. 47. El cobro por telégramas que se trasmitieren por las líneas de la Compañía, no podrá exceder de lo siguiente:

«Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, direccion y firma, que se trasmita á una distancia de cien kilómetros, quince centavos.

«Por cada diez kilómetros más de distancia ó por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez primeras, se pagará cuando más la parte proporcional á quince centavos por diez palabras, en cien kilómetros.

«Art. 48. El Gobierno disfrutará en la conduccion de tropas, trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas y cualquiera otro objeto ó efecto destinado al servicio público, que se conduzcan de uno á otro punto de las líneas de la Compañía, así como en el pasaje de fuerzas militares, la baja de un 60 por 100 sobre los precios que se cobren segun

la tarifa general fijada en esta ley. La misma baja de 60 por 100 se hará en el pasaje de militares y empleados federales que caminen por objetos de servicio público; pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, se establecerán, con aprobacion del Ejecutivo, los reglamentos convenientes, quedando estipulado que en cada marcha de tropas ó conduccion de trenes, municiones ó efectos, y de pasaje, se dará por el Gobierno ó por los funcionarios superiores autorizados para este objeto por el Gobierno una órden especial para los directores de la línea.

«Los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorizacion del Gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.

«Art. 49. Por el término de quince años, contados desde la publicacion de esta ley, la Compañía hará gratis en sus líneas de ferrocarril, segun se vayan poniendo en explotacion, la conduccion de correspondencias, impresos y empleados déspachados por la Administracion de Correos en el servicio de la misma; pero ese servicio será de manera que no se introduzca por ese motivo ninguna variacion en los reglamentos y disposiciones de la Compañía sobre las horas de salida y detencion en los puntos que tenga á bien fijar.

«Pasados los quince años, el servicio de correos por las líneas de la Compañía será materia de contrato.

«Palacio del Poder Legislativo. México, Diciembre 5 de 1874.—*Nicolás Lemus*, diputado presidente.—*Luis G. Alvírez*, diputado secretario.—*Antonio Gómez*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el palacio nacional de México, á 5 de Diciembre de 1874.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Diciembre 30 de 1874.—*Balcárcel.*—Ciudadano . . . .

Contrato.—Diciembre 12 de 1874.

Para la construccion del ferrocarril de la ciudad de México á la de Leon.

CONTRATO celebrado entre el C. Ministro de Fomento, en representacion del Ejecutivo de la Union, y el representante de la Compañía del ferrocarril internacional de Tejas.

Art. 1º Se autoriza á la Compañía del ferrocarril internacional de Tejas para construir y explotar una línea de ferrocarril y su correspondiente telégrafo desde la ciudad de Leon, en el Estado de Guanajuato, hasta el Rio Bravo del Norte.

Dicha línea seguirá la direccion que conforme á los reconocimientos de la Compañía, aprobados por el Ministerio de Fomento, apareciere ser la mas á propósito en conexion con la línea central desde la ciudad de México á Leon, para poner á la capital de la República en comunicacion, sea por medio de la línea principal ó de los ramales necesarios, tan inmediatos como fuere practicable, con las ciudades de Lagos, Aguascalientes, Zacatecas, Durango, San Luis Potosí, Saltillo y Monterey, llegando al Rio Bravo del Norte en el punto que fuere mas conveniente para formar su enlace con el ferrocarril internacional de Tejas, que la dicha Compañía está construyendo actualmente al través de aquel Estado, y para establecer una línea continua de conexion desde un punto del ferrocarril central con las vías férreas de los Estados-Unidos.

Art. 2º La referida Compañía queda autorizada para comenzar inmediatamente los reconocimientos necesarios, y á sus propias expensas, con el fin de determinar el trazo de las líneas de ferrocarril que se expresan en la presente ley.

Antes de comenzarse los trabajos de construccion en las diferentes secciones de la línea, se remitirá al Ministerio de Fomento, para su aprobacion, copia de los mapas del reconocimiento y de los planos del trazo del camino.

El reconocimiento general de toda la línea será concluido, y el plano

correspondiente sometido al Ministerio de Fomento para su aprobacion, dentro del término de dos años, contados desde la fecha de esta ley.

Un ingeniero nombrado por el Ejecutivo y pagado por la Compañía, podrá acompañar á cada una de las principales secciones de ingenieros de la misma Compañía, dando esta aviso al Gobierno, con cuarenta dias de anticipacion, del tiempo en que deba comenzar los reconocimientos; pero los trabajos de reconocimiento no sufrirán demora ni se considerarán incompletos por la ausencia de los ingenieros de nombramiento del Ejecutivo.

Art. 3º Los trabajos de construccion de la línea en la ciudad de Leon, ó en el punto que segun los reconocimientos de la Compañía, aprobados por el Ministerio de Fomento, se encontrare más conveniente para formar su enlace con el ferrocarril central de la ciudad de México á Leon, deberán comenzar dentro de tres meses, contados desde la fecha de la conclusion de dicha línea central hasta Leon ó hasta el referido punto de conexion, y que sea puesto en explotacion.

Los trabajos en el término, en el Rio Bravo del Norte, deberán comenzar en la márgen mexicana del mismo rio, dentro de tres meses, contados desde la fecha de la conclusion del ferrocarril internacional de Tejas hasta el expresado Rio Bravo del Norte.

Dentro de quince meses, contados desde que termine el período señalado para el principio de los trabajos, en una ú otra extremidad de la vía, deberán estar concluidos á lo menos cien kilómetros de ferrocarril de la referida línea. En cada uno de los años posteriores se construirán á lo menos ciento veinte kilómetros, ó doscientos cuarenta cada dos años, hasta la conclusion de toda la línea de ferrocarril á que se refiere esta ley.

Los trabajos en los diferentes puntos mencionados en este artículo, deberán proseguirse de manera que se asegure la conclusion de toda la línea del ferrocarril desde la ciudad de Leon ó el punto de enlace con el ferrocarril central, hasta el Rio Bravo del Norte, dentro del término de seis años, contados desde la fecha de la conclusion del ferrocarril central á Leon ó al referido punto de conexion, ó desde la conclusion

del ferrocarril internacional de Tejas hasta el expresado Rio Bravo del Norte, si esta línea se concluyere antes que la del ferrocarril central.

Art. 4º En caso de que la Compañía concluyere el referido ferrocarril desde la ciudad de Leon hasta el rio Bravo del Norte, en un período de un año menos que el término estipulado de seis años, el Gobierno pagará á la Compañía, en calidad de donacion y como premio, la suma de cien mil pesos; si el camino se concluyere en dos años menos del término estipulado, el premio será de doscientos mil pesos por cada uno de los dos años; si fuere en tres años menos de los estipulados, el premio será de trescientos mil pesos por cada uno de los tres años referidos, y si el camino estuviere concluido en cuatro años menos del término fijado, el premio que el Gobierno pagará á la Compañía consistirá en cuatrocientos mil pesos por cada uno de los expresados cuatro años.

El referido premio será pagado á la Compañía en certificados de la clase de los que deberán expedirse conforme á los términos de la presente ley.

Art. 5º Para el objeto de la construccion, posesion y explotacion de la línea de ferrocarril y telégrafo, designada en esta ley y bajo los términos que ella establece, la referida Compañía del ferrocarril internacional de Tejas se obliga á organizar en los Estados-Unidos de América una Compañía que se denominará «Compañía del ferrocarril internacional mexicano.»

La posesion y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confieren en la presente ley, así como el cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por ella, pertenecerán á la Compañía del ferrocarril internacional mexicano desde su organizacion y antes de esta á la Compañía del ferrocarril internacional de Tejas.

La Compañía del ferrocarril internacional mexicano, así como la expresada Compañía del ferrocarril internacional de Tejas, serán consideradas como mexicanas en todo lo que se relacione con la presente concesion, y todas las personas que tuvieren parte en ellas, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán considera-

das como mexicanas en todo lo que se relacione á la referida Empresa dentro del territorio de la República; no podrán alegar derechos de extranjeros con respecto á los intereses ó negocios relacionados con la Empresa, ni tendrán, aun cuando alegaren denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la referida Empresa, que aquellos que las leyes de la República conceden á los mexicanos, ni emplearse otros procedimientos que los establecidos ante los tribunales mexicanos.

Art. 6º La Compañía del ferrocarril internacional mexicano no se considerará como organizada hasta que se hubieren suscrito de buena fé dos millones de pesos del capital social, y enterado en dinero en la tesorería de la Compañía el diez por ciento de la suscricion, cuyos hechos, así como el de la formal organizacion de la Compañía, se comprobarán legalmente ante el Ministerio de Fomento en el término de tres meses, contados desde la fecha fijada en el art. 2º

Durante un año contado desde la fecha de dicha comprobacion, la Compañía tendrá á disposicion del público en México para que pueda suscribirse, la mitad de su capital social en los mismos términos en que las acciones sean ofrecidas en los Estados-Unidos de América.

Pasado el año, la Compañía será libre para enajenar las acciones en el lugar que lo estime conveniente.

Los estatutos de la referida Compañía y las bases de su organizacion, se someterán al Ministerio de Fomento para su aprobacion, en el término de tres meses contados desde la fecha fijada en el art. 2º

Art. 7º La Compañía tendrá un domicilio en la República de México, donde residirá una parte de su junta directiva, compuesta de cinco miembros, de los cuales dos serán nombrados por el Ejecutivo y tres serán de los nombrados por la Compañía.

Esta parte de la junta, así como la parte de la direccion que se estableciere en los Estados-Unidos de América, ejercerán las funciones que les fueren concedidas por los estatutos y tendrán los poderes que de tiempo en tiempo se les concedieren en junta general de accionistas.

La Compañía nombrará en esta capital un representante ámpliamen-

te facultado y autorizado para tratar con el Gobierno federal y las demas autoridades de la República, acerca de todos los negocios relativos á las obligaciones que se le imponen por esta ley, y cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relacion al asunto.

Cuando se suscitare alguna duda ó cuestion respecto de la interpretacion ó cumplimiento de las estipulaciones del presente contrato, se decidirá por los tribunales competentes de la República y conforme á las leyes de la misma.

Art. 8º Ni la Compañía concesionaria ni la que esta formare, pueden, en ningun tiempo, traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones de la presente ley, el ferrocarril, el telégrafo y las propiedades anexas, ni las acciones que emita á algun Gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningun caso como socio en la Empresa, y cualquiera estipulacion hecha con violacion de este precepto, será nula y de ningun valor.

Tampoco podrá la Compañía del ferrocarril internacional mexicano, traspasar ó enajenar las concesiones de esta ley á alguna Compañía ó individuo particular, sin prévio permiso del Ejecutivo federal, y cualquiera traspaso ó enajenacion hecha sin este requisito, será igualmente nula y de ningun valor.

La Compañía queda, sin embargo, autorizada para emitir libremente acciones, bonos y obligaciones, y disponer de ellas, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias, con el derecho de explotarlo, y la línea telegráfica en todo ó en partes, segun se fuere construyendo, para asegurar el pago de dichos bonos y obligaciones y sus intereses, con la condicion de que la hipoteca se hará á favor de individuos ó de asociaciones particulares.

Las hipotecas que hiciere la referida Compañía, serán registradas en el registro público de la ciudad de México, y ese registro se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecucion legal en lo que se refiere á todas las líneas del ferrocarril de la Compañía, sin necesidad de registro local en los Estados ó lugares por donde pase.

Art. 9º El capital social de la Compañía no excederá de veinticinco millones de pesos, dividido en acciones de cien pesos cada una.

Las referidas acciones serán consideradas como propiedad personal, que podrá trasferirse ó disponerse libremente con arreglo á las leyes y con los derechos y franquicias acordadas en esta concesion.

La misma línea férrea de que se habla en esta ley, y los terrenos y demas propiedades legalmente adquiridos por la Compañía en virtud de cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles materiales y todos los demas objetos que constituyen el ferrocarril y la línea telegráfica, así como sus ramales y dependencias, se considerarán como propiedad de la Compañía, con el derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que cualquiera otra propiedad; pero sometida á las prevenciones de las leyes vigentes actualmente ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, sin que se entienda por esto que se pueden alterar las condiciones de este contrato.

Aun en el caso de que por las causas que mas adelante se especificará, la presente concesion quedare sin valor, la Compañía gozará del dominio pleno, posesion y uso de todas las propiedades y de las porciones de ferrocarril y la línea telegráfica que hubiere construido, y conservará inalterable su derecho para que el Gobierno le pague en la forma establecida en el art. 12º la subvencion que le estuviere adeudando por los kilómetros que hubiere construido, subsistiendo en la porcion ó porciones de ferrocarril y línea telegráfica que tuviere la Compañía, las obligaciones que con relacion á toda la línea establece esta ley.

Art. 10º El ferrocarril de la referida Compañía será de simple ó doble vía de 1,45 metros de ancho (cuatro piés ocho y media pulgadas inglesas), tendrá una construccion sólida y estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para la pronta y eficaz explotacion del camino, y se establecerán depósitos y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes al interes público y á los negocios de la Compañía, á juicio de sus ingenieros.

La Compañía tendrá el derecho de enlazar la vía férrea que va á construir, con cualquier otro ferrocarril existente ó que existiere en la República, y lo tendrá igualmente para explotar y mantener su ferrocarril

en conexion ó consolidacion con cualquiera otra Empresa de ferrocarril, de acuerdo con la misma, bajo los términos que juzgue más convenientes.

Art. 11º Para auxiliar la construccion de la línea de ferrocarril y telégrafo á que se refiere esta concesion, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía en calidad de donacion, una subvencion de nueve mil quinientos pesos por cada kilómetro de vía que se construya y sea aprobada por el Ministerio de Fomento, segun los términos de esta ley; pero esta subvencion solo tendrá efecto cuando la Compañía hubiere construido y puesto en explotacion los primeros cien kilómetros de ferrocarril, y sucesivamente por secciones de veinte kilómetros, concluidas, aprobadas por el Ministerio de Fomento y puestas en explotacion; y la obligacion contraida por el Gobierno, en ningun caso se extenderá á dar subvencion por una distancia que exceda del total de mil trescientos kilómetros.

Art. 12º Para hacer efectiva la expresada subvencion, se emitirán por el Gobierno á favor de la Compañía, luego que se hubiere concluido, aprobado y puesto al uso público cada seccion de ferrocarril, obligaciones por la cantidad correspondiente á la misma subvencion, sin causar interes, con el título de «Certificados de construccion del Ferrocarril internacional Mexicano,» que se amortizarán con el veinticinco por ciento de todos los derechos de importacion que se causaren en las aduanas fronterizas del Rio Bravo del Norte, y en la de Matamoros; así como en la aduana que se establezca en el punto del Rio Bravo donde termine el ferrocarril si no fuere alguno de los ya mencionados.

Estos certificados serán emitidos por el Ministerio de Fomento y se comenzarán á amortizar desde el 1º de Enero del año siguiente al del principio de su emision. Desde esa fecha ningun importador podrá satisfacer en numerario ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, el veinticinco por ciento de los derechos que causaren en dichas aduanas, bajo la pena de quedar sujeto á segunda paga; esta será de doble cantidad de lo que la cuota hubiere importado, exhibiendo la mitad en papel, para que la disposicion de la ley quede en todo caso

cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable, segun las reglas de la pauta de comisos, á los denunciantes.

Art. 13º La Compañía estará obligada á situar en todos los puntos mencionados, los certificados en cantidad suficiente para que los causantes puedan obtenerlos con la oportunidad debida.

En ningun caso podrá la Compañía venderlos á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de volver al comprador el exceso, y de pagar el triple como multa á favor del erario.

Art. 14º Para la construccion y explotacion de las líneas de ferrocarril y telégrafo, autorizadas por esta ley, se concede á la Compañía el derecho de vía por la anchura de setenta metros en toda la extension de la vía.

Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extension fijada, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demas accesorios indispensables del camino y de sus dependencias, si fueren propiedad de la nacion, se entregarán á la Compañía sin retribucion alguna y en propiedad perpetua.

De la misma manera podrá la Compañía tomar de los terrenos nacionales los materiales de toda especie que sean necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del camino y sus dependencias.

La Compañía podrá tomar, conforme á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, y los que no fueren de propiedad nacional, necesarios para el establecimiento y reparacion de la vía y sus dependencias, estaciones y demas accesorios; y mientras esas leyes no se den por el Congreso de la Union, la Compañía se sujetará á las reglas siguientes:

I. En caso de no haber avenimiento entre la Compañía y el dueño de los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, el Ministerio de Fomento queda autorizado para decretar, á pedimento de la Empresa, la expropiacion de los bienes privados cuya ocupacion fuere necesaria. Estos serán ocupados mediante la previa indemnizacion que fijen dos peritos, nombrados uno por cada parte, los cuales, antes de co-

menzar á actuar, señalarán un tercero para que decida en caso de discordia. Si los peritos no estuvieren de acuerdo en la designacion del tercero, este será nombrado por el Ministerio de Fomento.

II. Si el poseedor ó dueño de la propiedad fuere incierto ó dudoso, ya por causa de litigio ó por otro motivo, ó se negare á nombrar perito en juicio ó fuera de él, el Ejecutivo autorizará la ocupacion, consignándose en depósito previamente por la Compañía, la suma que para cada caso fije un perito nombrado por el mismo Ejecutivo; á reserva de completar, cuando se determinare el poseedor ó dueño, el mayor valor que en el juicio de peritos fuese ordenado conforme á la regla anterior, ó de recoger el exceso del depósito si la declaracion fuese de menor suma.

III. Los peritos para hacer sus valúos tendrán en cuenta lo que pague por contribucion la cosa de cuya expropiacion se trate, y los daños ó provecho que de la misma resulten al propietario.

Los criaderos metálicos, así como los de carbon de piedra y sal, los mármoles y los demas depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en la línea del camino y sus ramales, serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de tercero, con tal de que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo á las ordenanzas de minería.

Art. 15º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y lo demas que sea preciso para la construccion y uso de las línees de ferrocarril y telégrafo autorizadas por esta ley, lo mismo que los rieles, durmientes, clavos, locomotivas, carruajes, trenes y sus accesorios, herramientas y útiles de trabajo, maquinaria para los talleres, fierro, puentes, casas para estaciones, oficinas y almacenes, cárbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, carros y wagones, el alambre y aparatos telegráficos, y los demas materiales necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica, serán libres por el término de quince años contados desde la fecha de esta ley, de toda clase de derechos de importacion ó aduana, previo aviso al Ministerio de Fomento, y de alcabalas, contribuciones, peajes ó impuestos decretados hasta hoy ó que en lo de adelante se de-

cretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos.

Para el uso de estas exenciones, se observarán las reglas que dicten los Ministerios de Hacienda y Fomento.

El camino mismo y sus dependencias naturales é indispensables, así como los capitales empleados en su construccion y explotacion, y las acciones de la Compañía, estarán exentos del pago de toda contribucion ó impuesto establecido ó que en lo sucesivo se estableciere, durante el término de cincuenta años contados desde la fecha de esta ley.

Art. 16º Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se emplearen, estarán exentos de toda clase de sirvicio militar y de cargos concejiles, durante el tiempo que sirvieren en el camino, menos en el caso de guerra extranjera.

Tendrá la Compañía la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales.

La Compañía despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó cometa cualquier delito, y auxiliará á la autoridad para su aprehension.

La Compañía queda obligada á cumplir la parte que le corresponda de los reglamentos que expida el Ministerio de Hacienda, para impedir el contrabando y para la observancia de las leyes fiscales.

El Gobierno federal y los gobiernos de los Estados, impartirán á la Compañía todo género de proteccion y auxilio, en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero; y lo mismo harán las autoridades locales sin necesidad de órden ni requerimiento de las superiores.

Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Compañía y entregados al juez respectivo, para que sean castigados segun la gravedad de su delito.

Es de la responsabilidad de la Compañía cubrir los jornales de los trabajadores, los materiales y todos los gastos hechos en la construccion

del camino, aun cuando los trabajos se ejecutaren por contratistas ó subcontratistas, pues estos lo hacen en representacion de la misma Compañía.

Art. 17º Fijada definitivamente por la Compañía con aprobacion del Ministerio de Fomento, la direccion de la línea, la misma Compañía queda autorizada para hacer en el punto del término en el Rio Bravo del Norte, las mejoras que fuesen necesarias ó convenientes para la seguridad y facilidad del tráfico, y podrá adquirir y poseer el terreno necesario en cada una de las extremidades de la línea con el objeto de establecer almacenes, depósitos, talleres y demas obras necesarias para facilitar la construccion y explotacion de la vía.

Al principiar las obras de construccion del camino en su término en el Rio Bravo del Norte, se habilitará este punto para el comercio nacional y extranjero, en el caso de que desde antes no lo hubiere sido.

Art. 18º Las secciones de ferrocarril, segun fuere concluyéndolas la Compañía, serán inmediatamente examinadas á sus expensas por un ingeniero nombrado por el Ejecutivo, el cual, oido el parecer de aquel, autorizará ó no la explotacion del tramo.

En caso de no autorizar la explotacion, el Ejecutivo publicará el informe del ingeniero que haya intervenido y las causas del disentimiento.

Luego que se pongan al uso público los tramos del camino, la Compañía fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos y demas, no pudiendo exceder de los precios siguientes:

Por el flete de cada tonelada de 20 quintales de 45.38 kilógramos cada una, de mercancías:

Primera clase, 6 centavos por kilómetro.

Segunda ,, 4 ,, ,, ,,

Tercera ,, 2½ ,, ,, ,,

Por el trasporte de pasajeros:

Primera clase, 4 centavos por kilómetro.

Segunda ,, 2½ ,, ,, ,,

La Compañía no tendrá obligacion de recibir menos de veinticinco

centavos por cualquiera cantidad de flete, ni menos de diez centavos por un pasajero, por cualquiera distancia.

La Compañía tiene facultad para establecer sus tarifas de fletes y pasajeros con relacion á las dificultades y gastos de traccion de los diversos puntos de la línea, sin necesidad de guardar proporcion al número de kilómetros de toda la vía, con tal que el flete ó pasaje no exceda en ningun kilómetro del máximum fijado en este artículo.

Se establecerán tarifas especiales que se someterán á la aprobacion del Ejecutivo, para los objetos ó efectos que prudencialmente no deban sujetarse á peso ó medida.

Dos años despues de concluida la vía total y de haber sido puesta en explotacion, la Compañía, de acuerdo con el Ejecutivo, modificará las tarifas de mercancías y pasajeros, pero sin impedir que la utilidad de los accionistas sea por lo menos de un diez por ciento anual.

Si la Compañía modificare sus tarifas que contengan precios menores que el máximum fijado en este contrato, ó menores que el máximum que pueda establecerse despues de dos años, conforme á la cláusula anterior, no podrá comenzar á regir la alteracion que hiciese subiendo las tarifas de mercancías dentro del máximum sino despues de cuatro meses de avisar al público, ó dentro de dos si las bajase.

La distribucion de efectos en las tres clases de la tarifa de mercancías, se hará de acuerdo con el Gobierno cada dos años, á contar desde la conclusion del camino, á no ser que para este efecto la ley señale en lo futuro períodos mayores.

Desde que comience la explotacion del camino hasta Aguascalientes y sucesivamente la de las demas secciones, los cereales nacionales se considerarán siempre en la tercera clase.

Igualmente se considerarán siempre en la tercera clase los rieles y materiales destinados para la construccion y explotacion de ferrocarriles en el país.

El cobro por telégramas que se trasmitieren por las líneas de la Compañía, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la

fecha, direccion y firma, que se trasmita á una distancia hasta de cien kilómetros, veinticinco centavos.

Por cada diez kilómetros más de distancia, ó por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez primeras, se pagará cuando más la parte proporcional á veinticinco centavos por diez palabras en cien kilómetros.

El Gobierno federal tiene el derecho de colocar uno ó dos alambres telegráficos en los postes del telégrafo de la Compañía, y esta la obligacion de conservarlos en las mismas condiciones que el de su propiedad. Ambos servicios serán prestados gratuitamente, siendo solo deber del Ejecutivo indemnizar el valor de los alambres que se repongan.

El Gobierno federal establecerá sus oficinas telegráficas con independencia de las de la Compañía, y conservará el derecho de tener los referidos alambres telegráficos mientras los administre y posea por sí mismo.

Art. 19º El Gobierno disfrutará en la conduccion de tropas, trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas y cualquiera otro objeto ó efecto destinado al servicio público, que se conduzcan de un punto á otro de las líneas de la Compañía, así como en el pasaje de militares y empleados federales que caminen por objeto de servicio público, la baja de un cincuenta por ciento sobre los precios que se cobren segun la tarifa general; pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, queda estipulado que en cada caso de marcha de tropas ó conduccion de trenes, municiones ó efectos y de pasaje, se dará por el Gobierno ó por los funcionarios superiores autorizados para este objeto por el Gobierno, una órden especial para los directores de la línea.

Los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorizacion del Gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.

Por el término de quince años, contados desde la fecha fijada en el art. 2º, la Compañía hará grátis en sus líneas de ferrocarril, segun se vayan poniendo en explotacion, la conduccion de correspondencia, impresos y empleados despachados por la administracion de correos en el servicio de la misma; pero ese servicio será de manera que no se in-

troduzca por ese motivo ninguna variacion en los reglamentos y disposiciones de la Compañía, sobre horas de salida y detenciones en los puntos que tenga á bien fijar.

Pasados los quince años, el servicio de correo por las líneas de la Compañía, será materia de contrato.

Art. 20º Las obligaciones que contrae la Compañía respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida el cumplimiento de las mismas obligaciones; la suspension durará solamente por el tiempo que durare el impedimento, debiendo la Compañía presentar al Ejecutivo las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento.

Por el solo hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del tiempo señalado, no podrá ya alegarse por la Compañía en ningun tiempo, la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor.

Igualmente deberá la Compañía presentar al Ejecutivo las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo menos dentro de dos meses despues de haber cesado aquel, haciendo la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados.

Solamente se abonará á la Empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.

Se abonará á la Compañía el tiempo que el Ejecutivo empleare en el exámen y aprobacion de los planos de que habla el art. 2º de esta ley, si este término fuere mayor de un mes.

Art. 21º Además de las otras obligaciones expresadas en esta ley, la Compañía tendrá las siguientes:

I. No podrá trasportar ninguna fuerza armada extranjera, sin expreso permiso del Gobierno federal.

II. No podrá trasportar efectos pertenecientes á una potencia beligerante ó declarados contrabando de guerra por las leyes de la República Mexicana, sin expresa autorizacion del Gobierno federal.

III. A los ocho meses de la fecha de esta ley dará la Compañía una fianza á satisfaccion del Ejecutivo por valor de doscientos mil pesos, siendo indispensable este requisito para la existencia y validez de las concesiones hechas en esta ley, y perdiendo dicha Compañía la suma expresada en caso de que no cumpla con las obligaciones señaladas en el art. 3º

Art. 22º Las concesiones hechas por esta ley, caducarán por cualesquiera de las causas siguientes:

I. Por faltar á alguna de las obligaciones especificadas en las cláusulas del artículo anterior.

II. Por no construir los primeros cien kilómetros, los tramos de doscientos cuarenta kilómetros, y no concluir todo el camino dentro de los términos fijados en el art. 3º

III. Por enajenar ó traspasar esta concesion ó los derechos que de ella se derivan, á algun Gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirle como socio en la Empresa.

En cualquiera de los casos aquí especificados, perderá la Compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá el Gobierno disponer á su arbitrio; pero la referida Compañía conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion.

Art. 23º La Compañía presentará al Ministerio de Fomento un informe anual que exprese las operaciones de las líneas de ferrocarril construidas por la misma, en cada año fiscal, que terminará el dia último de Junio.

Este informe se hará bajo la protesta de ser verdadero, y demostrará la situacion financiera de la Compañía; la cantidad de dinero recibido y gastado; la suma y naturaleza de sus deudas y las varias especies de ellas, así como lo que á la Compañía se adeudare; el monto de las acciones emitidas; los nombres y la residencia de los directores y empleados superiores de la Compañía, el número de kilómetros de camino construido y en explotacion cada año; una descripcion de las secciones de cami-

no reconocidas y en vía de construccion; la suma recibida por pasajeros y por flete respectivamente; los gastos del camino en explotacion y sus accesorios; el número de pasajeros conducidos y la suma de flete trasportada, especificando la clase de la carga conducida.

En uso de la autorizacion que se concedió al Ejecutivo por la ley de 10 de Diciembre de 1872, relativa á recibir propuestas y ajustar contratos sobre construccion de ferrocarriles, ha celebrado el contrato que precede con el representante de la Compañía del ferrocarril internacional de Tejas, para someterlo en cumplimiento de lo dispuesto por la ley citada, á la aprobacion del Congreso de la Union.

México, Diciembre 12 de 1874.—(Firmado).—*Blas Balcárcel.*

En representacion de la Compañía del ferrocarril internacional.—Firmado.—*E. L. Plumb.*

Decreto.— Junio 5 de 1875.

Se aprueba el contrato para la construccion y explotacion de un camino ferrocarril y su correspondiente telégrafo desde la ciudad de Leon, en el Estado de Guanajuato, hasta el Rio Bravo del Norte.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se aprueba el contrato celebrado el 12 de Diciembre de 1874, entre el C. Ministro de Fomento, en representacion del Ejecutivo de la Union, y el Sr. Eduardo Lee Plumb, en representacion de la Compañía del ferrocarril internacional de Tejas, para la construccion y explotacion de un ferrocarril y su correspondiente telégrafo, desde la ciudad de Leon, en el Estado de Guanajuato, hasta el Rio Bravo del Norte, en los siguientes términos:

«Art. 1º Se autoriza á la Compañía del ferrocarril internacional de Tejas para construir y explotar una línea de ferrocarril y su correspondiente telégrafo, desde la ciudad de Leon, en el Estado de Guanajuato, hasta el Rio Bravo del Norte.

«Dicha línea seguirá la direccion que conforme á los reconocimientos de la Compañía, aprobados por el Ministerio de Fomento, apareciere ser la mas á propósito, en conexion con la línea central desde la ciudad de México á Leon, para poner á la capital de la República en comunicacion, sea por medio de la línea principal ó de los ramales necesarios, tan inmediatos como fuere practicable, con las ciudades de Lagos, Aguascalientes, Zacatecas, Durango, San Luis Potosí, Saltillo y Monterey, llegando al Rio Bravo del Norte en el punto que fuere más conveniente para formar su enlace con el ferrocarril internacional de Tejas, que la dicha Compañía está construyendo actualmente al través de aquel Estado, y para establecer una línea continua de conexion desde un punto del ferrocarril central con las vías férreas de los Estados-Unidos.

«Art. 2º La referida Compañía queda autorizada para comenzar inmediatamente los reconocimientos necesarios, y á sus propias expensas, con el fin de determinar el trazo de las líneas de ferrocarril que se expresan en la presente ley.

«Antes de comenzarse los trabajos de construccion en las diferentes secciones de la línea, se remitirá al Ministerio de Fomento, para su aprobacion, copia de los mapas del reconocimiento y de los planos del trazo del camino.

«El reconocimiento de los primeros doscientos kilómetros de la línea será concluido, y el plano correspondiente sometido al Ministerio de Fomento para su aprobacion, dentro del término de diez y ocho meses contados desde la fecha de esta ley.

«El reconocimiento general de toda la línea estará concluido, y el plano correspondiente sometido al Ministerio de Fomento para su aprobacion, dentro del término de dos años y medio, contados desde la fecha de esta ley.

«Un ingeniero nombrado por el Ejecutivo y pagado por la Compañía, podrá acompañar á cada una de las principales secciones de ingenieros de la misma Compañía, dando esta aviso al Gobierno, con cuarenta dias de anticipacion, del tiempo en que deba comenzar los reconocimientos; pero los trabajos de reconocimiento no sufrirán demora ni se considerarán incompletos por la ausencia de los ingenieros de nombramiento del Ejecutivo.

«Art. 3º Los trabajos de construccion de la línea en la ciudad de Leon ó en el punto que segun los reconocimientos de la Compañía, aprobados por el Ministerio de Fomento, se encontrare mas conveniente para formar su enlace con el ferrocarril central de la ciudad de México á Leon, deberán comenzar dentro de tres meses, contados desde la fecha de la conclusion de dicha línea central hasta Leon ó hasta el referido punto de conexion, y que sea puesto en explotacion.

«Los trabajos de construccion en el término de la línea en el Rio Bravo del Norte, deberán comenzar en la márgen mexicana del mismo Rio, dentro de tres años, contados desde la fecha de esta ley.

«Dentro de quince meses, contados desde que termine el período señalado para el principio de los trabajos, en una ú otra extremidad de la vía, deberán estar concluidos á lo menos cien kilómetros de ferrocarril de la referida línea. En cada uno de los años posteriores se construirán á lo menos ciento veinte kilómetros, ó doscientos cuarenta cada dos años, hasta la conclusion de toda la línea de ferrocarril á que se refiere esta ley.

«Los trabajos en los diferentes puntos mencionados en este artículo, deberán proseguirse de manera que se asegure la conclusion de toda la línea del ferrocarril desde la ciudad de Leon ó el punto de enlace con el ferrocarril central, hasta el Rio Bravo del Norte, dentro del término de nueve años, contados desde la fecha de esta ley.

«Art. 4º En caso de que la Compañía concluyere el referido ferrocarril desde la ciudad de Leon hasta el Rio Bravo del Norte, en un período de un año menos que el término estipulado de nueve años, el Gobierno pagará á la Compañía en calidad de donacion y como premio, la suma

de cien mil pesos; si el camino se concluyere en dos años menos del término estipulado, el premio será de doscientos mil pesos por cada uno de los dos años; si fuere en tres años menos de los estipulados, el premio será de trescientos mil pesos por cada uno de los tres años referidos; y si el camino estuviere concluido en cuatro años menos del término fijado, el premio que el Gobierno pagará á la Compañía consistirá en cuatrocientos mil pesos por cada uno de los expresados cuatro años.

«El referido premio será pagado á la Compañía en certificados de la clase de los que deberán expedirse conforme á los términos de la presente ley.

«Art. 5º Para el objeto de la construccion, posesion y explotacion de la línea de ferrocarril y telégrafo, designada en esta ley y bajo los términos que ella establece, la referida Compañía del ferrocarril internacional de Tejas se obliga á organizar en los Estados-Unidos de América una compañía que se denominará: «Compañía del ferrocarril internacional mexicano.»

«La posesion y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confieren en la presente ley, así como el cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por ella, pertenecerán á la Compañía del ferrocarril internacional mexicano desde su organizacion, y antes de esta á la Compañía del ferrocarril internacional de Tejas.

«La Compañía del ferrocarril internacional mexicano, así como la expresada Compañía del ferrocarril internacional de Tejas, serán consideradas como mexicanas en todo lo que se relacione con la presente concesion; y todas las personas que tuvieren parte en ellas, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán consideradas como mexicanas en todo lo que se relacione á la referida Empresa dentro del territorio de la República; no podrán alegar derechos de extranjeros con respecto á los intereses ó negocios relacionados con la Empresa, ni tendrán, aun cuando alegaren denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la referida Empresa, que aquellos que las leyes de la República conceden

á los mexicanos, ni emplearse otros procedimientos que los establecidos ante los tribunales mexicanos.

«Art. 6º La Compañía del ferrocarril internacional mexicano no se considerará como organizada hasta que se hubieren suscrito de buena fé dos millones de pesos del capital social, y enterado en dinero en la tesorería de la Compañía el diez por ciento de la suscricion, cuyos hechos, así como el de la formal organizacion de la Compañía, se comprobarán legalmente ante el Ministerio de Fomento en el término de tres meses, contados desde la fecha fijada en el art. 2º, para la conclusion del reconocimiento general.

«Durante un año contado desde la fecha de dicha comprobacion, la Compañía tendrá á disposicion del público en México para que pueda suscribirse, la mitad de su capital social, en los mismos términos en que las acciones sean ofrecidas en los Estados-Unidos de América.

«Pasado el año, la Compañía será libre para enajenar las acciones en el lugar que lo estime conveniente.

«Los estatutos de la referida Compañía y las bases de su organizacion, se someterán al Ministerio de Fomento para su aprobacion, en el término de tres meses contados desde la fecha fijada en el art. 2º, para la conclusion del reconocimiento general.

«Art. 7º La Compañía tendrá su domicilio en la República de México, en donde residirá una parte de su junta directiva, compuesta de cinco miembros, de los cuales dos serán nombrados por el Ejecutivo y tres serán de los nombrados por la Compañía.

«Esta parte de la junta, así como la parte de la direccion que se estableciere en los Estados-Unidos de América, ejercerán las funciones que les fueren concedidas por los estatutos y tendrán los poderes que de tiempo en tiempo se les concedieren en junta general de accionistas.

«La Compañía nombrará en esta capital un representante ámpliamente facultado y autorizado para tratar con el Gobierno federal y las demas autoridades de la República, acerca de todos los negocios relativos á las obligaciones que se le imponen por esta ley, y cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relacion al asunto.

«Cuando se suscitare alguna duda ó cuestion respecto de la interpretacion ó cumplimiento de las estipulaciones del presente contrato, se decidirá por los tribunales federales competentes de la República y conforme á las leyes de la misma.

«Art. 8º Ni la Compañía concesionaria ni la que esta formare, pueden, en ningun tiempo, traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones de la presente ley, el ferrocarril, el telégrafo y las propiedades anexas, ni las acciones que emita, á algun Gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningun caso como socio en la Empresa, y cualquiera estipulacion hecha con violacion de este precepto, será nula y de ningun valor.

«Tampoco podrá la Compañía del ferrocarril internacional mexicano, traspasar ó enajenar las concesiones de esta ley á alguna Compañía ó individuo particular, sin previo permiso del Ejecutivo federal, y cualquiera traspaso ó enajenacion hecha sin este requisito, será igualmente nulo y de ningun valor.

«La Compañía queda, sin embargo, autorizada para emitir libremente acciones, bonos y obligaciones, y disponer de ellas, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias, con el derecho de explotarlo, y la línea telegráfica en todo ó en partes, segun se fuere construyendo, para asegurar el pago de dichos bonos y obligaciones y sus intereses, con la condicion de que la hipoteca se hará á favor de individuos ó de asociaciones particulares.

«Las hipotecas que hiciere la referida Compañía, serán registradas en el registro público de la ciudad de México, y ese registro se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecucion legal en lo que se refiere á todas las líneas del ferrocarril de la Compañía, sin necesidad de registro local en los Estados ó lugares por donde pase.

«Art. 9º El capital social de la Compañía no excederá de veinticinco millones de pesos dividido en acciones de á cien pesos cada una.

«Las referidas acciones serán consideradas como propiedad personal, que podrá trasferirse ó disponerse libremente con arreglo á las leyes, y con los derechos y franquicias acordadas en esta concesion.

«La misma línea férrea de que se habla en esta ley, y los terrenos y demas propiedades legalmente adquiridos por la Compañía en virtud de cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demas objetos que constituyen el ferrocarril y la línea telegráfica, así como sus ramales y dependencias, se considerarán como propiedad de la Compañía, con el derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que cualquiera otra propiedad; pero sometida á las prevenciones de las leyes vigentes actualmente ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, sin que se entienda por esto que se pueden alterar las condiciones de este contrato.

«Aun en el caso de que por las causas que más adelante se especificarán, la presente concesion quedare sin valor, la Compañía gozará del dominio pleno, posesion y uso de todas las propiedades y de las porciones de ferrocarril y la línea telegráfica que hubiere construido, y conservará inalterable su derecho para que el Gobierno le pague en la forma establecida en el art. 12º, la subvencion que le estuviere adeudando por los kilómetros que hubiere construido, subsistiendo en la porcion ó porciones de ferrocarril y línea telegráfica que tuviere la Compañía, las obligaciones que con relacion á toda la línea establece esta ley.

«Art. 10º El ferrocarril de la referida Compañía será de simple ó doble vía de 1,45 metros de ancho (cuatro piés, ocho y media pulgadas inglesas), tendrá una construccion sólida y estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para la pronta y eficaz explotacion del camino, y se establecerán depósitos y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes al interes público y á los negocios de la Compañía, á juicio de sus ingenieros.

«La Compañía tendrá el derecho de enlazar la vía férrea que va á construir, con cualquier otro ferrocarril existente ó que existiere en la República, y lo tendrá igualmente para explotar y mantener su ferrocarril en conexion ó consolidacion con cualquiera otra Empresa de ferrocarril, de acuerdo con la misma, bajo los términos que juzgue más convenientes.

«Art. 11º Para auxiliar la construccion de las líneas de ferrocarril y telégrafo á que se refiere esta concesion, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía en calidad de donacion, una subvencion de nueve mil quinientos pesos por cada kilómetro de vía que se construya y sea aprobada por el Ministerio de Fomento, segun los términos de esta ley; pero esta subvencion solo tendrá efecto cuando la Compañía hubiere construido y puesto en explotacion los primeros cien kilómetros de ferrocarril, y sucesivamente por secciones de veinte kilómetros, concluidas, aprobadas por el Ministerio de Fomento y puestas en explotacion; y la obligacion contraida por el Gobierno en ningun caso se extenderá á dar subvencion por una distancia que exceda del total de mil tres cientos kilómetros.

«Art. 12º Para hacer efectiva la expresada subvencion, se emitirán por el Gobierno á favor de la Compañía, luego que se hubiere concluido, aprobado y puesto al uso público cada seccion de ferrocarril, obligaciones por la cantidad correspondiente á la misma subvencion, sin causar interes, con el título de «Certificados de construccion del Ferrocarril internacional Mexicano,» que se amortizarán con el veinticinco por ciento de todos los derechos de importacion que se causaren en las aduanas fronterizas del Rio Bravo del Norte y en la de Matamoros; así como en la aduana que se establezca en el punto del Rio Bravo donde termine el ferrocarril, si no fuere alguno de los ya mencionados.

«Estos certificados serán emitidos por el Ministerio de Fomento y se comenzarán á amortizar desde el 1º de Enero del año siguiente al del principio de su emision. Desde esa fecha ningun importador podrá satisfacer en numerario ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, el veinticinco por ciento de los derechos que se causaren en dichas aduanas, bajo la pena de quedar sujeto á segunda paga; esta será de doble cantidad de lo que la cuota hubiere importado, exhibiendo la mitad en papel, para que la disposicion de la ley quede en todo caso cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable, segun las reglas de la pauta de comisos, á los denunciantes.

«Art. 13º La Compañía estará obligada á situar en todos los puntos

mencionados, los certificados en cantidad suficiente para que los causantes puedan obtenerlos con la oportunidad debida.

«En ningun caso podrá la Compañía venderlos á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso, y de pagar el triple como multa á favor del Erario.

«Art. 14º Para la construccion y explotacion de las líneas de ferrocarril y telégrafo, autorizadas por esta ley, se concede á la Compañía el derecho de vía por la anchura de sesenta metros en toda la extension de la vía.

«Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extension fijada, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demas accesorios indispensables del camino y de sus dependencias, si fueren propiedad de la nacion, se entregarán á la Compañía sin retribucion alguna y en propiedad perpetua.

«De la misma manera podrá la Compañía tomar de los terrenos nacionales, los materiales de toda especie que sean necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del camino y sus dependencias.

«La Compañía podrá tomar, conforme á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, y los que no fueren de propiedad nacional, necesarios para el establecimiento y reparacion de la vía y sus dependencias, estaciones y demas accesorios; y mientras esas leyes no se den por el Congreso de la Union, la Compañía se sujetará á las reglas siguientes:

«I. En caso de no haber avenimiento entre la Compañía y el dueño de los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, el Ministerio de Fomento queda autorizado para decretar, á pedimento de la Empresa, la expropiacion de los bienes privados cuya ocupacion fuere necesaria. Estos serán ocupados mediante la previa indemnizacion que fijen dos peritos, nombrados uno por cada parte, los cuales, antes de comenzar á actuar, señalarán un tercero para que decida en caso de discordia. Si los peritos no estuvieren de acuerdo en la designacion del tercero, este será nombrado por el Ministerio de Fomento.

«II. Si el poseedor ó dueño de la propiedad fuere incierto ó dudoso, ya por causa de litigio ó por otro motivo, ó se negare á nombrar perito en juicio ó fuera de él, el Ejecutivo autorizará la ocupacion, consignándose en depósito previamente por la Compañía la suma que para cada caso fije un perito nombrado por el mismo Ejecutivo, á reserva de completar, cuando se determinare el poseedor ó dueño, el mayor valor que en el juicio de peritos fuese ordenado conforme á la regla anterior, ó de recoger el exceso del depósito si la declaracion fuese de menor suma.

«III. Los peritos, para hacer sus valúos, tendrán en cuenta lo que pague por contribucion la cosa de cuya expropiacion se trate, y los daños ó provecho que de la misma resulten al propietario.

«La Compañía en ningun caso podrá expropiar los depósitos de aguas, sean naturales ó artificiales, ni las obras necesarias para su conservacion; pero sí podrá tomar el agua que necesite para el alimento de las locomotoras y uso indispensable en las estaciones, sujetándose en esto á las prescripciones de las leyes.

«Los criaderos metálicos, así como los de carbon de piedra y sal, los mármoles y los demas depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en la línea del camino y sus ramales, serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de tercero, con tal de que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo á las Ordenanzas de Minería.

«Art. 15º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y lo demas que sea preciso para la construccion y uso de las líneas de ferrocarril y telégrafo, autorizadas por esta ley, lo mismo que los rieles, durmientes, clavos, locomotivas, carruajes, trenes y sus accesorios, herramientas y útiles de trabajo, maquinaria para los talleres, fierro, puentes, casas para estaciones, oficinas y almacenes, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, carros y wagones, el alambre y aparatos telegráficos, y los demas materiales necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica, serán libres por el término de quince años, contados desde la fecha de esta ley, de toda clase de derechos de importacion ó

aduana, previo aviso al Ministerio de Fomento, y de alcabalas, contribuciones, peajes ó impuestos decretados hasta hoy ó que en lo de adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos.

«Para el uso de estas exenciones se observarán las reglas que dicten los Ministerios de Hacienda y Fomento.

«El camino mismo y sus dependencias naturales é indispensables, así como los capitales empleados en su construccion y explotacion, y las acciones de la Compañía, estarán exentos del pago de toda contribucion ó impuesto establecido ó que en lo sucesivo se estableciere, durante el término de cincuenta años contados desde la fecha de esta ley.

«Art. 16º Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se emplearen, estarán exentos de toda clase de servicio militar y de cargos concejiles, durante el tiempo que sirvieren en el camino, menos en el caso de guerra extranjera.

«Tendrá la Compañía la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales.

«La Compañía despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó cometa cualquier delito, y auxiliará á la autoridad para su aprehension.

«La Compañía queda obligada á cumplir la parte que le corresponda de los reglamentos que expida el Ministerio de Hacienda, para impedir el contrabando y para la observancia de las leyes fiscales.

«El Gobierno federal y los gobiernos de los Estados impartirán á la Compañía todo género de proteccion y auxilio, en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero; y lo mismo harán las autoridades locales sin necesidad de órden ni requerimiento de las superiores.

«Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Compañía y entregados al juez respectivo, para que sean castigados segun la gravedad de su delito.

«Es de la responsabilidad de la Compañía cubrir los jornales de los trabajadores, los materiales y todos los gastos hechos en la construccion del camino, aun cuando los trabajos se ejecutaren por contratistas ó subcontratistas, pues estos lo hacen en representacion de la misma Compañía.

«Art. 17º Fijada definitivamente por la Compañía, con aprobacion del Ministerio de Fomento, la direccion de la línea, la misma Compañía queda autorizada para hacer en el punto del término en el Rio Bravo del Norte, las mejoras que fuesen necesarias ó convenientes para la seguridad y facilidad del tráfico, y podrá adquirir y poseer el terreno necesario en cada una de las extremidades de la línea, con el objeto de establecer almacenes, depósitos, talleres y demas obras necesarias para facilitar la construccion y explotacion de la vía.

«Art. 18º Las secciones del ferrocarril, segun fuere concluyéndolas la Compañía, serán inmediatamente examinadas á sus expensas por un ingeniero nombrado por el Ejecutivo, el cual, oido el parecer de aquel, autorizará ó no la explotacion del tramo.

«En caso de no autorizar la explotacion, el Ejecutivo publicará el informe del ingeniero que haya intervenido y las causas del disentimiento.

«Luego que se pongan al uso público los tramos del camino, la Compañía fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos y demas, no pudiendo exceder de los precios siguientes:

«Por el flete de cada tonelada de 20 quintales de 45.38 kilógramos cada uno, de mercancías:

«Primera clase, 6 centavos por kilómetro.

«Segunda ,, 4 ,, ,, ,,

«Tercera ,, 2½ ,, ,, ,,

«Por el trasporte de pasajeros:

«Primera clase, 4 centavos por kilómetro.

«Segunda ,, 2½ ,, ,, ,,

«La Compañía no tendrá obligacion de recibir menos de veinticinco

centavos por cualquiera cantidad de flete, ni menos de diez centavos por un pasajero, por cualquiera distancia.

«La Compañía tiene facultad para establecer sus tarifas de fletes y pasajeros con relacion á las dificultades y gastos de traccion de los diversos puntos de la línea, sin necesidad de guardar proporcion al número de kilómetros de toda la vía, con tal que el flete ó pasaje no exceda en ningun kilómetro del máximum fijado en este artículo.

«Se establecerán tarifas especiales, que se someterán á la aprobacion del Ejecutivo, para los objetos ó efectos que prudencialmente no deban sujetarse á peso ó medida.

«Dos años despues de concluida la vía total y de haber sido puesta en explotacion, la Compañía, de acuerdo con el Ejecutivo, modificará las tarifas de mercancías y pasajeros, pero sin impedir que la utilidad de los accionistas sea por lo menos de un diez por ciento anual.

«Si la Compañía modificare sus tarifas que contengan precios menores que el máximum fijado en este contrato, ó menores que el máximum que pueda establecerse despues de dos años, conforme á la cláusula anterior, no podrá comenzar á regir la alteracion que hiciese subiendo las tarifas de mercancías dentro del máximum, sino despues de cuatro meses de avisar al público, ó dentro de dos si las bajase.

«La distribucion de efectos en las tres clases de la tarifa de mercancías, se hará de acuerdo con el Gobierno cada dos años, á contar desde la conclusion del camino, á no ser que para este efecto la ley señale en lo futuro períodos mayores.

«Desde que comience la explotacion del camino hasta Aguascalientes y sucesivamente la de las demas secciones, los cereales nacionales se considerarán siempre en la tercera clase.

«Igualmente se considerarán siempre en la tercera clase los rieles y materiales destinados para la construccion y explotacion de ferrocarriles en el país.

«El cobro por telégramas que se trasmitieren por las líneas de la Compañía, no podrá exceder de lo siguiente:

«Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la

fecha, direccion y firma, que se trasmita á una distancia hasta de cien kilómetros, veinticinco centavos.

«Por cada diez kilómetros más de distancia, ó por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez primeras, se pagará cuando más la parte proporcional á veinticinco centavos por diez palabras en cien kilómetros.

«El Gobierno federal tiene el derecho de colocar uno ó dos alambres telegráficos en los postes del telégrafo de la Compañía, y esta la obligacion de conservarlos en las mismas condiciones que el de su propiedad. Ambos servicios serán prestados gratuitamente, siendo solo deber del Ejecutivo indemnizar el valor de los alambres que se repongan.

«El Gobierno federal establecerá sus oficinas telegráficas con independencia de las de la Compañía, y conservará el derecho de tener los referidos alambres telegráficos mientras los administre y posea por sí mismo.

«Art. 19º El Gobierno disfrutará en la conduccion de tropas, trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas y cualquiera otro objeto ó efecto destinado al servicio público, que se conduzcan de un punto á otro de las líneas de la Compañía, así como en el pasaje de militares y empleados federales que caminen por objeto de servicio público, la baja de un cincuenta por ciento sobre los precios que se cobren segun la tarifa general; pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, queda estipulado que en cada caso de marcha de tropas ó conduccion de trenes, municiones ó efectos y de pasaje, se dará por el Gobierno ó por los funcionarios superiores autorizados para este objeto por el Gobierno, una órden especial para los directores de la línea.

«Los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorizacion del Gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.

«Por el término de quince años, contados desde la conclusion del primer tramo, la Compañía hará grátis en sus líneas de ferrocarril, segun se vayan poniendo en explotacion, la conduccion de correspondencia,

impresos y empleados despachados por la administracion de correos en el servicio de la misma; pero ese servicio será de manera que no se introduzca por ese motivo ninguna variacion en los reglamentos y disposiciones de la Compañía, sobre horas de salida y detenciones en los puntos que tenga á bien fijar.

«Pasados los quince años, el servicio de correo por las líneas de la Compañía, será materia de contrato.

«Art. 20º Las obligaciones que contrae la Compañía respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida el cumplimiento de las mismas obligaciones; la suspension durará solamente por el tiempo que durare el impedimento, debiendo la Compañía presentar al Ejecutivo las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento.

«Por el solo hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del tiempo señalado, no podrá ya alegarse por la Compañía en ningun tiempo, la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor.

«Igualmente deberá la Compañía presentar al Ejecutivo las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo menos dentro de dos meses despues de haber cesado aquel, haciendo la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados.

«Solamente se abonará á la Empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.

«Se abonará á la Compañía el tiempo que el Ejecutivo empleare en el exámen y aprobacion de los planos de que habla el art. 2º de esta ley, si este término fuere mayor de un mes.

«Art. 21º Además de las otras obligaciones expresadas en esta ley, la Compañía tendrá las siguientes:

«I. No podrá trasportar ninguna fuerza armada extranjera, sin expreso permiso del Gobierno federal.

«II. No podrá trasportar efectos pertenecientes á una potencia belige-

rante ó declarados contrabando de guerra por las leyes de la República Mexicana, sin expresa autorizacion del Gobierno federal.

«III. A los seis meses de la fecha de esta ley dará la Compañía una fianza en la ciudad de México á satisfaccion del Ejecutivo por valor de doscientos mil pesos, siendo indispensable este requisito para la existencia y validez de las concesiones hechas en esta ley, y perdiendo dicha Compañía la suma expresada en caso de que no cumpla con las obligaciones señaladas en el art. 3º

«Art. 22º Las concesiones hechas por esta ley, caducarán por cualesquiera de las causas siguientes:

«I. Por faltar á alguna de las obligaciones especificadas en las cláusulas del artículo anterior.

«II. Por no construir los primeros cien kilómetros, los tramos de doscientos cuarenta kilómetros, y no concluir todo el camino dentro de los términos fijados en el art. 3º

«III. Por enajenar ó traspasar esta concesion ó los derechos que de ella se derivan, á algun Gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirle como socio en la Empresa.

«En cualquiera de los casos aquí especificados, perderá la Compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá el Gobierno disponer á su arbitrio; pero la referida Compañía conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion.

«Art. 23º La Compañía presentará al Ministerio de Fomento un informe anual que exprese las operaciones de las líneas de ferrocarril construidas por la misma, en cada año fiscal, que terminará el dia último de Junio.

«Este informe se hará bajo la protesta de ser verdadero, y demostrará la situacion financiera de la Compañía; la cantidad de dinero recibido y gastado; la suma y naturaleza de sus deudas y las varias especies de ellas, así como lo que á la Compañía se adeudare; el monto de las acciones emitidas; los nombres y la residencia de los directores y empleados

superiores de la Compañía; el número de kilómetros de camino construido y en explotacion cada año; una descripcion de las secciones de camino reconocidas y en vía de construccion; la suma recibida por pasajeros y por flete respectivamente; los gastos del camino en explotacion y sus accesorios; el número de pasajeros conducidos y la suma de flete trasportada, especificando la clase de la carga conducida.

«Palacio del poder Legislativo. México, Mayo 29 de 1875.—*Julio Zárate*, diputado presidente.—*Luis G. Alvírez*, diputado secretario.—*J. V. Villada*, diputado secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 5 de Junio de 1875.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Junio 5 de 1875.—*Balcárcel.*—Ciudadano.....

Orden.—Diciembre 26 de 1876.

Se declara caduca la concesion hecha á la Compañía del ferrocarril central.

República Mexicana.—Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—México.—Seccion 3ª—No habiendo cumplido la Compañía concesionaria del ferrocarril central con las condiciones estipuladas en el art. 5º del decreto de concesion de 5 de Diciembre de 1874, el ciudadano general 2º en gefe del ejército constitucionalista, encargado del poder Ejecutivo, ha tenido á bien disponer que conforme á lo prescrito en el art. 40, fraccion 2ª de dicho decreto, se declare, como se declara caduca la concesion expresada, procediéndose por la tesorería general de la nacion á hacer efectivo el pago de los ciento cincuenta mil pesos que conforme al art. 39, fraccion 1ª, deben entregarse por vía de multa por la Compañía concesionaria del ferrocarril del Centro, por su falta al cumplimiento del contrato de concesion.

Lo que comunico á vd. para que se sirva librar sus órdenes á la tesorería general, á fin de que proceda á hacer efectiva la responsabilidad pecuniaria de que habla el acuerdo anterior, conforme á la escritura respectiva que existe en aquella oficina, pues así lo participó á esta secretaría el ciudadano tesorero general en oficio de 14 de Mayo de 1875, que consta en el expediente relativo.

Libertad en la Constitucion. México, Diciembre 26 de 1876.—*Riva Palacio.*—Ciudadano Ministro de Hacienda y Crédito Público.—Presente.

Solicitud.—Enero 2 de 1877.

Se reitera la declaracion sobre caducidad de la concesion de la Compañía del ferrocarril del centro.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—He dado cuenta al ciudadano general 2º en gefe del ejército constitucionalista encargado provisionalmente del Supremo Poder Ejecutivo, con la solicitud que vd. presentó á esta Secretaría, como apoderado de la Compañía concesionaria del ferrocarril del Centro, pidiendo se suspendan los efectos del acuerdo de 26 de Diciembre próximo pasado, por el cual se declara caduca la concesion de 5 de Diciembre de 1874, y el mismo supremo magistrado se ha servido resolver lo siguiente:

Que la próroga del contrato que el Ejecutivo concedió á la Compañía concesionaria del ferrocarril del Centro en 18 de Agosto del año próximo pasado, * no puede sostenerse, tanto porque la fuerza mayor noti-

* Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Recibí la comunicacion que con fecha 8 del mes que cursa me dirige vd., manifestando cuales son los motivos que han obligado á esa Empresa á suspender los trabajos de reconocimiento y de construccion de la vía férrea, y acompañando para justificar la anunciada suspension, la informacion judicial producida ante el juzgado de 1ª instancia de Tlalnepantla, y ejemplares de periódicos publicados en Lóndres para demostrar la influencia que la revolucion ha tenido en los valores mexicanos que se cotizan en aquel mercado.

El Presidente se ha impuesto de los expresados documentos, y ha acordado diga á vd. en respuesta, que el Gobierno los considera como prueba bastante de haber ocurrido el caso de fuerza mayor, que autoriza la suspension de los trabajos, conforme al art. 38 de la ley de 30 de Enero de 1874.

Independencia y Libertad. Agosto 18 de 1876.—C. Lic. Rafael Dondé, Representante de la Compañía del ferrocarril central.

ciada y probada á juicio del anterior personal del Ejecutivo, no fué participada ni probada en el modo y términos que previene el art. 38 de la ley de concesion, y conforme á ese artículo no puede alegarse ya en ningun tiempo por la Compañía concesionaria, como porque el Ejecutivo concedió dicha próroga en el tiempo en que conforme al art. 5º de la referida concesion, esta habia caducado ya y no cabia en las facultades del poder Ejecutivo prorogar como existente una concesion caduca, que para revivir, habria necesitado una nueva ley expedida por el Congreso de la Union conforme á los preceptos constitucionales: Que el Ejecutivo al declarar la caducidad de la concesion de 5 de Diciembre de 1874 y hacer efectivas las responsabilidades de la Compañía concesionaria, obra en la órbita de sus atribuciones como encargado del exacto cumplimiento de las leyes, sin usar de facultades que no le son concedidas por la Constitucion de 1857; y que en consecuencia se esté á lo dispuesto en el acuerdo de 26 de Diciembre próximo pasado, respecto á la caducidad de la concesion de 5 de Diciembre de 1874.

Libertad y Constitucion. México, 2 de Enero de 1877.— *V. Riva Palacio.*— (Una rúbrica).— C. Martiniano del Pino, apoderado de la Compañía empresaria del ferrocarril del Centro.— Presente.

MÉXICO

A uno de los puertos del Pacífico.

Decreto.—Noviembre 28 de 1853.

Privilegio para la construccion de un camino de fierro de México á uno de los puertos del Pacífico concedido á D. Juan Laurie Rickards.

El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, benemérito de la patria, general de division, gran maestre de la nacional y distinguida Orden de Guadalupe, caballero gran cruz de la real y distinguida Orden española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las facultades que la nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se concede á D. Juan Laurie Rickards, privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro de México á uno de los puertos del Océano Pacífico, bajo las mismas bases y condiciones que se hallan detalladas en el decreto de 31 de Octubre próximo pasado, por el que se le concedió privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro de Veracruz á México.

«Art. 2º En el curso de este camino, el Sr. D. Juan Laurie Rickards podrá aprovechar los rios, canales ó alagunas que no hayan sido objeto de un privilegio anterior al presente.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno general en México, á 28 de Noviembre de 1853.—*Antonio Lópe z de Santa-Anna.*—Al Ministro de Fomento.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos consiguientes.

Dios y libertad. México, Noviembre 28 de 1853.—El Ministro de Fomento, *Velazquez de Leon.*

Decreto.—Junio 26 de 1854.

Se proroga el plazo para la construccion del ferrocarril á uno de los puertos del Pacífico.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª—S. A. S. el general Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, benemérito de la patria, general de division, gran maestre de la nacional y distinguida Orden de Guadalupe, caballero gran cruz de la real y distinguida Orden española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las ámplias facultades que la nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Artículo único. Se proroga hasta el 30 de Junio de 1855 el plazo que para la instalacion en Lóndres de la Compañía que ha de construir un ferrocarril desde Veracruz á uno de los puertos del Pacífico, se concedió á D. Juan Laurie Rickards en el primero de los artículos adicionales del decreto de 31 de Octubre de 1853.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á 26 de Junio de 1854.—*Antonio López de Santa-Anna.*—Al Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Junio 26 de 1854.—El Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—*Velazquez de Leon.*

Decreto.—Agosto 2 de 1855.

Se declara nulo el privilegio concedido á D. Juan Laurie Rickards para la construccion de un camino de fierro.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª—S. A. S. el general Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, benemérito de la patria, general de division, gran maestre de la nacional y distinguida Orden de Guadalupe, caballero gran cruz de la real y distinguida Orden española de Cárlos III, gran cruz de la Orden del Águila Roja de S. M. el rey de Prusia, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las ámplias facultades que la nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Artículo único. No habiendo tenido efecto el 30 de Junio último la instalacion en Lóndres de la Compañía que debia formarse por D. Juan Laurie Rickards, para la construccion de un ferrocarril desde el puerto de Veracruz á uno de los puntos de la costa de la República en el Océano Pacífico, conforme á los decretos de 31 de Octubre y 28 de Noviembre de 1853, se declara nulo y sin valor alguno el privilegio que se concedió por los mismos decretos y sus relativos de 16 de Marzo y 26 de Junio de 1854.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el palacio nacional de México, á 2 de Agosto de 1855.—*Antonio López de Santa-Anna.*—Al Ministro de Fomento, Colonizacion Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Agosto 2 de 1855.—El Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio, *Joaquin Velazquez de Leon.*

Concesion.—Abril 15 1872.

Se adjudica al general W. Rosecrans la concesion hecha por el Congreso de la Union á favor de los Sres. Antonio Rickards, Santiago Smit y José Brenman para establecer una vía de comunicacion internacional desde un punto del Golfo de México hasta otro en el Océano Pacífico.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Habiendo caducado la concesion hecha por el Congreso de la Union á favor de los Sres. Antonio Rickards, Santiago Smit y José Brenman para establecer una vía de comunicacion internacional des-

de un puerto del Golfo de México hasta otro en el Océano Pacífico, por no haber entregado conforme á la fraccion 1ª del art. 20 de la ley de 15 de Diciembre de 1870, la fianza de que habla el art. 19 en el término que el mismo señala, el Presidente de la República en virtud de la autorizacion que le concede la citada ley en su artículo transitorio, se ha servido adjudicar á vd. la concesion, en los mismos términos que á la Empresa cuyos derechos han caducado, debiendo vd. en consecuencia presentar la fianza de $ 200,000 en el plazo de ocho meses á partir de esta fecha en que se hace la declaracion.

Y á fin de que se imponga vd. de las obligaciones que contrae por la presente adjudicacion, acompaño á vd. un ejemplar de la ley de concesion ya citada.

Independencia y libertad. México, Diciembre 28 de 1871.—*Balcárcel.*—Sr. general W. S. Rosecrans.—Denner Colon.

Decreto.—Diciembre 10 de 1872.

Se autoriza al Ejecutivo para que reforme la concesion de 10 de Diciembre de 1870 dada para establecer una vía de comunicacion interoceánica desde las costas del Golfo hasta las del Pacífico: requisito para que sean válidas estas concesiones.

El C. Presidente constitucional de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

»Artículo único. Se autoriza al Ejecutivo para que reforme la concesion de 10 de Diciembre de 1870, dada para establecer una vía férrea de comunicacion interoceánica, desde las costas del Golfo, hasta las del Pacífico. Las modificaciones que fueren hechas en virtud de esta autorizacion, no serán válidas, sino mediante la aprobacion del Congreso.

«Mientras estas modificaciones no fueren aprobadas, continuará en

todo su vigor y fuerza la concesion de 10 de Diciembre de 1870, sin que se entiendan prorogados los plazos por la presente ley, ni suspensas, ni alteradas las obligaciones que aquella misma impone.

«Palacio del poder Legislativo de la Union. México, Diciembre 10 de 1872.—*N. Lêmus*, diputado presidente.—*F. Michel*, diputado secretario. —*S. Nieto*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 10 de Diciembre de 1872. —*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Diciembre 10 de 1872.—*Balcárcel.*—Ciudadano.....

Convenio.—Marzo 15 de 1873.

Modificacion del primitivo proyecto de la Compañía del ferrocarril mexicano que fué presentado al Congreso.

Este primitivo proyecto de la Compañía del ferrocarril mexicano fué modificado en los términos que se verán en el presentado al Congreso.

Art. 1º La tarifa permanente de frutos nacionales que se exporten para el extranjero, se fija á razon de $3 por carga entre México y Veracruz, enviados desde cualquiera estacion de la línea entre México y Boca del Monte, inclusive estas dos estaciones. Durante la construccion del muelle de Veracruz, la tarifa para los expresados efectos que se exporten al extranjero, será de $2 la carga. La carga por la que se tome guía de la Compañía para su exportacion y para gozar en consecuencia de las ventajas de este artículo, y que sin embargo no llegue á exportarse, incurrirá en una multa de tres tantos del importe del flete que hubiese causado. La Compañía tendrá derecho á exigir de los interesados copia certificada de la aduana, de la guía de embarque, ó en

su defecto, de la capitanía del puerto. Quedan exceptuados de la rebaja de fletes que establece este artículo los frutos nacionales siguientes: vainilla, café, cacao, tabaco, cochinilla, añil, algodon y lino.

Art. 2º En el tráfico de mercancías y pasajeros entre Puebla y la estacion de San Márcos y viceversa, solo se considerará para el cobro de fletes y pasajeros la distancia kilométrica correspondiente á la que hay entre los dos puntos expresados por la carretera pública directa que existe entre los mismos puntos.

Esta condicion dejará de ser obligatoria para la Compañía, si llegare á constituirse por ella ó por otro individuo ó corporacion el tramo de ferrocarril de San Márcos á Puebla.

Art. 3º La Compañía no cargará más flete por kilómetro entre San Márcos y Puebla y viceversa, que lo que cobre por cada kilómetro entre Boca del Monte y San Márcos ó entre Apizaco y México.

Luego que esté en explotacion la línea férrea de Jalapa á San Márcos, las mercancías que se trasporten por esta vía causarán por su tránsito entre San Márcos á Puebla y viceversa, el mismo flete que se regulará conforme á la primera parte de este artículo.

Art. 4º Si cuando esté concluida y puesta en explotacion la línea de Jalapa á San Márcos, la tarifa de fletes conforme á la concesion de 23 de Mayo de 1868 fuese más baja que la de la vía férrea de Veracruz á México, se observará aquella tarifa para el trasporte de las mercancías desde San Márcos á Puebla y viceversa.

Art. 5º La Compañía tiene facultad para establecer sus tarifas de fletes y pasajes con relacion á las dificultades y gastos de traccion de los diversos puntos de la línea sin necesidad de guardar proporcion al número de leguas, con tal que no exceda en ningun caso del máximum que fija el art. 13 de la ley de 27 de Noviembre de 1867.

Art. 6º La Compañía podrá tomar como base para la deduccion del 20 y 60 por 100 que establece el art. 14 de la ley de 11 de Noviembre de 1868 para el trasporte de los frutos nacionales, el máximum de la tarifa de mercancías que fija el art. 13 de la ley de 27 de Noviembre de 1867.

Art. 7º Por el ganado, carruajes, carros, joyería, piedras preciosas,

plata y oro acuñado, en barras, tejos ó labrado, se cobrarán los precios de trasporte que se fijan en la siguiente tarifa:

....

Art. 8º Los que quieran que sus efectos ó mercancías de cualquiera clase que sean, suban ó bajen en la línea por el tren de pasajeros, pagarán á la Compañía como máximum 18 pesos por carga entre Veracruz y México y vice versa, y por cada bulto que no llegue á una arroba, el precio que se convenga con la Compañía.

Art. 9º La tarifa que regirá en el trasporte de los efectos pertenecientes al Gobierno federal y en el pasaje de las tropas de la Federacion, será la siguiente:

PASAJEROS.

De México á Veracruz.

1ª clase	$ 7 00
2ª ,,	5 00
3ª ,,	3 00

EFECTOS.

De México á Veracruz y vice versa.

Por carga de 16 arrobas	2 50

MULAS Y CABALLOS.

De México á Veracruz y vice versa.

Por cada wagon inglés de los que actualmente se emplean en la línea con los caballos ó mulas que cómodamente quepan, por cada kilómetro se pagarán	0 07

Los inmigrantes que vengan á la República con los requisitos que expresa el art. 29 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, pagarán los precios fijados en la tarifa anterior para el pasaje de las tropas.

Art. 10. La subvencion de 560,000 pesos anuales decretada por la ley de 27 de Noviembre de 1867 á favor de la Compañía, que se pagaba antes con «bonos del ferrocarril de Veracruz á México,» se cubrirá en

adelante en dinero efectivo hasta el cumplimiento de los veinticinco años fijados en la ley citada en las aduanas de Veracruz, Tampico, Mazatlán, Manzanillo y Matamoros, separándose de los derechos de importacion el tanto por ciento que sea necesario para cubrir dicha subvencion, y que se entregará mensualmente á los agentes de la Compañía en los puertos, quedando en toda su fuerza y vigor lo que se dispone en el art. 20 de la ley de 11 de Noviembre de 1867.

Siempre que no se pague en cada mes la subvencion expresada en los términos de este artículo, no será obligatorio á la Compañía sujetarse en el cobro de fletes á lo que establecen los arts. 1º, 2º y 3º de esta ley, y podrá cobrar el 40 por 100 del máximum fijado por el art. 13 de la ley de 27 de Noviembre de 1867 en el tráfico de descenso de los frutos nacionales.

Art. 11. Queda autorizada la Compañía para emitir obligaciones con el objeto de proporcionarse los fondos necesarios por toda la cantidad que representan las acciones que tiene en su poder y no ha podido colocar, con tal que el interes de los fondos que obtenga no exceda de 12 por 100 anual.

Las acciones que tiene en su poder la Compañía quedarán por este hecho anuladas.

Art. 12. Con las condiciones que explica el artículo anterior, queda tambien facultada la Compañía para emitir obligaciones á fin de obtener los fondos necesarios con que pagar la deuda contraida para el pago del trasporte del material fijo y rodante de la línea de México á Puebla.

Art. 13. Se autoriza igualmente á la Compañía para emitir obligaciones ó acciones privilegiadas sobre la vía férrea cuyo interes no podrá exceder de 8 por 100 anual con el objeto de conseguir fondos que se destinen á amortizar los intereses insolutos de las deudas de la Compañía contraidas con conocimiento y aprobacion de la junta general de accionistas y de los intereses que se causen hasta fin del presente año.

Art. 14. La emision de las obligaciones y acciones privilegiadas de

que se trata en los tres artículos anteriores, se hará previa la aprobacion de la junta general de accionistas.

Art. 15. El período de 65 años á que se refieren los arts. 1º y 8º de la ley de 26 de Mayo de 1868, será de 99 años contados desde la publicacion de esta ley.

Art. 16. La Compañía limitada del ferrocarril mexicano, tiene facultad de seguir y hacer por su cuenta las obras de la vía férrea de que habla la ley citada en el artículo anterior, hipotecando los tramos construidos ó que se construyeren en adelante, hasta por la cantidad de $10,000 por cada kilómetro, siempre que no sea á algun gobierno extranjero, con el fin de adquirir fondos para las obras del mismo camino.

Art. 17. El tráfico entre Veracruz y Jalapa por la vía férrea, se hará comenzando desde la estacion del ferrocarril mexicano en Veracruz, hasta la Tejería, por traccion de vapor, y desde este punto hasta encontrar la línea construida actualmente por D. Ramon Zangróniz, por traccion animal, y continuará del mismo modo hasta Perote, pudiendo la Compañía limitada levantar el material fijo del ferrocarril de Jalapa, correspondiente á la parte que no ha de usarse conforme á este artículo, para continuar la construccion de dicho camino desde el punto adonde hubiere llegado.

Art. 18. El tramo de Veracruz á Jalapa deberá estar concluido en el término de diez y ocho meses, contados desde la publicacion de esta ley, y el tramo de Jalapa á la estacion de San Márcos deberá construirse en el término de dos años, contados desde la conclusion del camino hasta Jalapa.

Art. 19. La Compañía limitada del ferrocarril mexicano queda dispensada de la obligacion impuesta por el decreto de 26 de Mayo de 1868, de construir el tramo del camino de fierro entre San Márcos y Puebla; pero deberá cobrar por las mercancías que se trasporten desde Veracruz por Jalapa y San Márcos con direccion á Puebla, ó de los puntos intermedios entre Veracruz y San Márcos para Puebla por el ferrocarril mexicano actualmente en explotacion, el mismo flete que se fija en la ta-

rifa del art. 11 del decreto ya citado. Esta condicion dejará de ser obligatoria para la Compañía limitada si llegare á construirse por ella ó por otro individuo ó corporacion el tramo del ferrocarril de San Márcos á Puebla.

Art. 20. Las únicas causas de caducidad de la concesion de 25 de Mayo de 1868 y de 25 de Mayo de 1871, son las siguientes:

1ª Por hipotecarla, cederla ó enajenarla en todo ó en parte á un gobierno extranjero.

2ª Por hipotecar la vía en mayor cantidad de la que expresa el artículo 16 de esta ley, sin la previa aprobacion del Ejecutivo; ó por ceder ó enajenar la concesion á cualquier individuo ó corporacion sin la previa aprobacion del mismo Ejecutivo.

3ª Por la suspension absoluta de los trabajos durante dos meses en toda la línea sin causa justificada ante el Ejecutivo federal.

4ª Por no terminar la vía en los plazos fijados en el art. 18 de este decreto.

Si cumplido el plazo señalado para la construccion total de la vía, esta no hubiese sido abierta á la explotacion, la Compañía queda obligada á pagar una multa de 5,000 pesos por cada mes que trascurriese desde el dia en que debió terminarse la vía, y si pasare un año sin que la Compañía diese término á la construccion de la misma vía, el Gobierno podrá declarar definitivamente la caducidad de la concesion.

En este caso, el Gobierno podrá tomar posesion de la vía ó adjudicarla á otra empresa previo pago en ambos casos en dinero efectivo á los dueños de la concesion caduca conforme al avalúo de peritos de las obras construidas y del material existente. Del precio de estimacion que hicieren los peritos, deducirá el Gobierno lo que le correspondiere por la parte de la subvencion no reembolsada.

Art. 21. La Compañía limitada del ferrocarril mexicano, usando del derecho que le concede el art. 36 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, construirá un muelle en el Puerto de Veracruz en la direccion de la estacion de la Caleta. Dicho muelle y las demas obras que en él se construyan para su uso y explotacion, será propiedad perpetua y exclusiva

de la Compañía, y tendrá el derecho de usar de él para la carga y descarga del material y efectos de la misma Compañía.

Art. 22. El público puede hacer uso del muelle para la carga y descarga de los efectos, pagando en uno y en otro caso á la Compañía, 50 centavos por cada tonelada por el uso del muelle y conduccion de las mercancías desde la estacion de la Caleta hasta el muelle y desde este á dicho estacion; siendo de cuenta del público los gastos de carga y descarga, ó pagando á la Compañía si quiere que ella lo haga.

Art. 23. La Compañía limitada podrá poner lanchas alijadoras de vapor para la carga y descarga de los efectos por el dicho muelle, cobrando un peso por cada tonelada por la conduccion de los efectos desde el costado del buque hasta la estacion de la Caleta y vice versa.

Art. 24. El muelle deberá estar concluido en el término de diez y ocho meses contados desde la publicacion de esta ley ó en menor tiempo, si los ensayos que haga la Compañía para la construccion mas acelerada de dicho muelle dieren un resultado satisfactorio. El término fijado en este artículo no correrá para la Compañía si sobreviniere algun caso fortuito ó fuerza mayor. La Compañía presentará al Ministerio de Fomento los planos bajo los que haya de construirse la obra, despues que se practiquen los ensayos de que se acaba de hablar.

Art. 25. El Supremo Gobierno tendrá derecho de adquirir la propiedad del muelle con sus obras accesorias y necesarias para su explotacion, despues de pasados treinta años de haber sido comenzado á explotar por la Compañía; y el precio que deberá pagarse por la adquisicion, será fijado de comun acuerdo por el Gobierno y la Compañía, y en caso de que no haya acuerdo se fijará por dos peritos nombrados uno por cada parte y un tercero en discordia elegido por ambas. El precio deberá ser pagado por el Erario nacional al contado y en dinero efectivo, y la venta será libre para la Compañía de toda contribucion fiscal y de todo gasto.

Art. 26. Despues de vencidos los diez años en que el muelle y sus obras adyacentes han de estar exentos de todo impuesto, gabela ó contribucion decretados ó por decretar de conformidad con lo establecido

por el art. 7º de la ley de 27 de Noviembre de 1867, no podrá imponerse ninguna contribucion, gravámen ni condicion por el muelle ni por su uso, diversos de los decretados ó que se decretaren por el tráfico y uso del muelle nacional de Veracruz, y además deberán ser iguales los reglamentos que en uno y otro deban observarse para las operaciones de carga y descarga, así como deberá ser igual en ambas la vigilancia que las autoridades hayan de emplear para asegurar los intereses fiscales.

Si despues de vencidos los diez años de que se habla al principio de este artículo se decretare algun impuesto ó gasto fiscal que deba ser pagado por la Compañía, esta podrá cobrar no solo los 50 centavos y el peso de que se habla en los arts. 21 y 22 de esta ley, sino la mayor cantidad que sea necesaria para que no se grave con el pago de dicho gasto ó impuesto.

Art. 27. El despacho de las mercancías por los empleados de la aduana de Veracruz, se hará en un departamento á propósito de la estacion de la Caleta, no pudiendo obligarse á los dueños de ellas ni á la Compañía, á conducirlas para ese efecto á las oficinas de la aduana, y debiendo sujetarse á los reglamentos que dicte el Ministerio de Hacienda para asegurar los intereses fiscales, con relacion al pago de los derechos aduanales.

Art. 28. Los efectos destinados á la exportacion podrán permanecer durante cinco dias en los almacenes de la estacion de la Caleta ó en los wagones, sin causar ningun derecho de almacenaje. Pasado dicho término, causarán el que fije la Compañía en los reglamentos que publique la Compañía.

Art. 29. La repulsa por cualquiera de las dos partes contratantes, de una ó varias de las condiciones anteriores, dejará sin efecto este arreglo.

Adicion al artículo 17.

Trascurrido el período de noventa y nueve años de que habla el artículo 15 de esta ley, la Compañía limitada entregará al Gobierno federal la vía férrea construida por D. Ramon Zangróniz, desde el punto

en que termine la que debe construir la Compañía limitada para ligar el tramo de la Tejería con dicha vía construida por el Sr. Zangróniz.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—En virtud de la autorizacion que el Congreso de la Union concedió al Ejecutivo por decreto de 10 de Mayo de 1872, relativo á la rebaja de tarifas para la exportacion de los frutos nacionales, se ha celebrado por el Gobierno un convenio con la Empresa del ferrocarril mexicano, y como vdes. han tomado parte en algunas conferencias concernientes á este negocio con el carácter de representantes de los agricultores de Puebla y del gobierno del mismo Estado, el Presidente, deseando obrar de acuerdo con vdes. en este particular, ha tenido á bien disponer que les remita, como tengo el honor de hacerlo, una copia del expresado convenio, para que se sirvan vdes. manifestar si están de acuerdo con los puntos que aquel abraza.

Independencia y libertad. México, Marzo 13 de 1873.—*Balcárcel.*—Ciudadanos Manuel Zamacona, José María Mata y Manuel Payno.—Presentes.

Acabamos de recibir con la comunicacion de vd., fecha de ayer, un ejemplar del convenio celebrado por el Ejecutivo de la Federacion con la Empresa del ferrocarril mexicano sobre las bases de reformar las tarifas de aquella vía, en términos que hagan posible la exportacion de nuestros frutos agrícolas; y correspondemos el honor que el C. Presidente nos ha hecho al acordar que emitamos nuestra humilde opinion en este negocio, expresándola con la generalidad que hacen indispensable las circunstancias de urgencia con que se nos ha dirigido la mencionada nota.

Efectivamente hemos tenido varias conferencias con Mr. G. Crawley y con los directores del ferrocarril mexicano, residentes en esta Capital, con el objeto de facilitar un arreglo que diese por resultado la baja de los fletes que aquella Empresa cobra en el tráfico de efectos nacionales, de modo que fuese practicable en grande escala la exportacion

de nuestros frutos agrícolas. Mas es de advertirse que dos de los que suscriben (Mata y Zamacona) no han representado en estas conferencias, como la nota de vd. parece indicarlo, ni al gobierno de Puebla ni á los agricultores de aquel Estado. Tenian ambos encargo del citado gobierno para manifestar al de la Federacion, que el arreglo en cuya virtud se trataba de consolidar en una sola Empresa las de los ferrocarriles por Orizaba y Jalapa, desvanecia la última probabilidad de conseguir, por medio de la concurrencia, la apetecida economía para el trasporte de nuestras producciones exportables. Los pasos dados en desempeño de esta comision, presentaron oportunidad á los encargados de ella, para que el Sr. D. Antonio Escandon y Mr. G. B. Crawley les mostrasen disposicion favorable á la baja de fletes, vanamente pretendida hasta entonces, á condicion de un arreglo general sobre varios puntos que la Empresa del ferrocarril discutia en aquella sazon con ese Ministerio. Esto dió lugar á las conferencias que vd. menciona en la nota que contestamos.

Con motivo de ellas, hemos hecho empeñosos esfuerzos por limitar todo lo posible las concesiones que la Empresa del ferrocarril pretendia como compensacion de la rebaja en la tarifa para los efectos nacionales destinados al extranjero. Fácil es de comprender ese empeño, contándose entre los que suscriben personas que habian impugnado enérgicamente algunas de esas concesiones, al defenderlas en términos absolutos, la Empresa del ferrocarril, ya en la revision que sufrió la ley de 27 de Noviembre, ya con motivo de las emergencias á que la aplicacion de esa ley ha dado lugar. Los que suscriben no quisieron, sin embargo, crear con su oposicion decidida é inflexible sobre esos puntos, un obstáculo para aprovechar la oportunidad que ofrece, en lo relativo á la reforma de las tarifas, la presencia de Mr. Crawley en México, con plenos poderes de los directores que la Empresa del ferrocarril mexicano mantiene en Inglaterra. Contribuyó tambien para hacer menos tenaz y absoluta nuestra impugnacion á algunas cláusulas del arreglo proyectado, la explicacion que desde luego se nos hizo sobre que aquel se presentaria primero al Ejecutivo y despues al Congreso nacional.

El doble crisol á que la inteligencia y el patriotismo de ambos poderes habrian de sujetar el asunto, nos retrajo de crear dilaciones ó rémoras para que ellos tuviesen oportunidad de examinar la cuestion plenamente y á fondo.

En tales circunstancias, vino á la capital el gobernador de Puebla, y no solo mostró vivo deseo porque se facilitara el arreglo iniciado, sino que asoció á dos de los que suscriben á algunos pasos que dió con tal objeto.

Ahora, segun vd. nos lo comunica, el repetido arreglo se ha formalizado en los términos que expresa el documento adjunto á la nota de que la presente es contestacion; y el C. Presidente nos ha honrado acordando que aquel documento se nos pase para que expresemos nuestro sentir sobre los puntos que contiene.

En momentos en que no faltan sino pocas horas para que una de las partes contratantes se ausente de México, y solo dos ó tres dias para que salga del país, no nos es posible corresponder al alto honor que nos dispensa el supremo magistrado de la República, exponiéndole extensamente nuestras ideas sobre las varias é importantísimas cuestiones que entraña el contrato cuyas cláusulas se nos remiten.

El afan con que los que suscribimos hemos procurado que la Empresa del ferrocarril mexicano modificase ó suprimiese del todo algunas de ellas, hará comprender á vd. que en términos absolutos, seria nuestro deseo que se hubiese alcanzado del todo aquel fin, en cuyo sentido, sin embargo, advertimos que el Ejecutivo ha logrado importantes ventajas. Pero siendo imposible que las haya en todos los artículos de un convenio transactorio, y teniendo grande importancia las que se refieren á la baja de fletes para hacer practicable la exportacion nacional, á la exencion con que se brinda al Estado de Puebla, respecto del recargo consiguiente al rodeo por Apizaco, y á la economía en los gastos de carga y descarga para la importacion y exportacion, una vez construido el nuevo muelle en Veracruz, los que suscriben creen que tomando en cuenta la parte gravosa y la útil del arreglo, es este aceptable desde el punto de vista del interes público.

En el ánimo de uno de los que suscribimos, que impugnó enérgica-

mente en 868 los términos del indulto concedido á la Empresa del ferrocarril mexicano, descuella una consideracion que le inclina al juicio que acabamos de enunciar. No obstante los esfuerzos de los opositores en el Congreso 4º á la ley de 27 de Noviembre de 1867, quedó sin alteracion su art. 13 que fija un *máximum* muy alto para la tarifa comun.

La modificacion que se hizo al art. 14, aumentando la rebaja para los efectos nacionales en su tráfico de descenso, no ha sido bastante, como los hechos lo proclaman, para crear la condicion de barato trasporte que requiere nuestra exportacion de cereales.

Los graneros y los mercados desbordan con el trigo de dos cosechas, sin que sea posible llevar una sola carga á país extranjero. Y es la razon, que levantando la Empresa del ferrocarril sus tarifas generales, sin traspasar el elevado *máximum* que se le fijó, ha podido hacer ilusorio el objeto de la rebaja en favor de las producciones agrícolas destinadas á la costa. En otros términos: las imprevisoras leyes de 27 de Noviembre de 867 y de 11 de Noviembre de 868, han dejado á aquella Empresa la llave de nuestra exportacion, permitiéndole mantener una especie de compuerta que, si no se levanta, prolongará el actual estancamiento en el mercado de granos, hasta que la bancarota extrema de la agricultura deje á esta sin fuerzas productoras. Este es, en concepto de uno de los que suscriben, el mas trascendental entre los errores que puedan señalarse en las citadas leyes. Una vez promulgadas ellas con su carácter adicional de solemne contrato, el remedio, por desgracia, solo puede venir de un arreglo convencional y transactorio, como el que encomendó al Ejecutivo la ley de 10 de Mayo de 872; y ese remedio, comprado al precio indeclinable de algunas concesiones, está en la cláusula del arreglo que hemos examinado, donde se fija como regla perpetua, independiente de la revision periódica de las tarifas y de sus fluctuaciones dentro del límite legal, un flete bastante módico, que tan luego como se establezca, hará posible para siempre la exportacion de nuestros frutos agrícolas.

La exclusion que ellos sufren respecto de esta ventaja en el tráfico interior, es ciertamente deplorable, y los que suscriben hicieron en las

conferencias á que vd. alude, empeñosos esfuerzos por avanzar hasta ese punto la conquista en favor del interes nacional; mas no habiéndose logrado tan apetecible objeto, no obstante las instancias combinadas y sucesivas del Ejecutivo federal y de los que esto suscriben, no seria cuerdo volver la espalda por tan lamentable contrariedad á la coyuntura que desde luego se presenta, para emprender la exportacion en grande escala, si el consumo interior no es proporcional á la produccion de nuestros campos.

La exportacion, imposible hasta hoy, y mas importante que el consumo interno, porque hará tributarias de la agricultura mexicana á naciones mucho más populosas que la nuestra, tendrá, aun en el mercado nacional, un rechazo benéfico para nuestros agricultores, porque el gran canal de derivacion que se trata de abrir á nuestros productos, encaminándolos al extranjero traerá como reflujo la alza de precios en nuestras propias plazas.

Desde la altura de estas consideraciones y de estos intereses, puede acaso reputarse como de menor cuantía y como un sacrificio, aunque repugnante motivado, la condescendencia con los empresarios del ferrocarril sobre puntos en que algunos de los que suscribimos hemos sido sus constantes opositores.

Es lo que de pronto podemos decir en respuesta á la nota por cuyo medio se ha servido vd. inquirir nuestra opinion acerca de este importantísimo negocio.

Sírvase vd. trasmitir al C. Presidente de la República la expresion de nuestra gratitud por el inmerecido honor que ha tenido á bien dispensarnos, y aceptar para sí las protestas de nuestra distinguida consideracion.

México, Marzo 14 de 1873.—*M. Payno.—Manuel M. de Zamacona.* —*J. M. Mata.*

República Mexicana.—Gobierno del Estado libre y soberano de Veracruz Llave.—Cuando los vecinos de Jalapa, Coatepec y Jalacingo tuvieron conocimiento de que D. Ramon Zangróniz, concesionario del

ferrocarril por traccion animal entre Veracruz y Puebla, se estaba entendiendo con la Compañía inglesa para el traspaso del tramo ya construido y de las acciones y derechos que le corresponden para la continuacion de dicha obra, experimentaron vivísima satisfaccion, de la cual ha venido participando el que suscribe, persuadidos todos de que esa cesion constituia, si no la única, la mas eficaz manera de ver establecida en un breve término esa importante vía.

Para facilitar los arreglos del Sr. Zangróniz con la Compañía inglesa, los accionistas de Jalapa al relacionado ferrocarril levantaron una acta haciendo generosa donacion de los fondos que habian desembolsado y apartándose de todo participio y co-asociacion en la nueva empresa, sin poner mas condicion para esto que la de que el ferrocarril se prosiguiese hasta Jalapa.

El gobierno del Estado, deseoso de cooperar igualmente á la realizacion de tan valiosa mejora, estaba dispuesto á ocurrir á la legislatura para que se cediese en la propia forma y términos que los accionistas, un crédito de cincuenta mil pesos que el concesionario debe devolver al Estado.

Así las cosas, se recibió un telégrama del Sr. Zangróniz, pidiendo á los accionistas de Jalapa la cesion incondicional de sus derechos para poder llegar á un arreglo definitivo con la Compañía inglesa.

Esta pretension ha venido á introducir honda alarma entre los accionistas y entre todos los vecinos de estas localidades; porque en efecto, si la única condicion impuesta por aquellos se reduce á que el ferrocarril habrá de construirse hasta Jalapa, el empeño de suprimir tal cláusula da lugar á que tome cuerpo el pensamiento que se atribuye á la Compañía, de no llevar adelante el camino.

Espíritus inquietos acostumbrados á medrar con las revoluciones, y enemigos por consiguiente de la paz y de todo gobierno constituido, se empeñan en propalar la desconfianza en las masas, haciéndoles entender que se trata de sacrificar su porvenir y bienestar en beneficio de torpes especulaciones, y de esta manera preparan la opinion para explotarla en la primera oportunidad.

Estas ideas, que ya germinan en el vulgo, las fortifican con el pensamiento que se dice ha manifestado la Compañía inglesa de levantar los rieles tendidos entre Veracruz y Paso de San Juan, tan luego como se le traspase la concesion.

Fácil es comprender que si la Compañía inglesa ha expresado tal pensamiento, seria con el objeto de unir este punto con el de Tejería, y disponer del material que levantara en la parte del camino que quedara inútil para activar los trabajos aprovechando dicho material en la continuacion de la vía; pero esto no es fácil hacerlo entender á la generalidad, que tiene ya la idea de que el proyecto de la Compañía es destruir este camino para establecer el monopolio en el tráfico.

La oportunidad que hoy se presenta para convertir los elementos que se trata de aglomerar en contra del Gobierno, en perjuicio de los agitadores, es de resultados seguros, si removiendo obstáculos y dificultades, se procura dar principio á los trabajos, haciendo comprender á estos pueblos que los que siembran la desconfianza, tienen por objeto impedir la realizacion de una empresa, que llevada á término, destruirá por completo sus planes revolucionarios.

Fácil es inculcar este pensamiento en las masas; pero es necesario para persuadirlas señalar los hechos, porque estos son los únicos que pueden convencerlas y los que darian al Gobierno el apoyo moral de todos estos cantones, que verian entonces como enemigo de su porvenir á todo aquel que pretendiera introducir la alarma y el desórden. El infrascrito cree á la Compañía inglesa de buena fé en la adquisicion de los derechos del Sr. Zangróniz y de la conclusion de la vía férrea hasta esta ciudad por las ventajas que de ello deben resultarle, y por esto y por la obligacion que tiene de velar por los intereses de sus comitentes, persuadido de la importancia que estos dan á esta vía férrea, bien caracterizada por la efervescencia que ya comienza á notarse y que revela la creencia fundada de que la realizacion de esta empresa cambiará por completo su situacion, se permite llamar la atencion del C. Presidente de la República por el digno conducto de vd., á fin de que, si lo tiene á bien, se sirva disponer que entre las cláusulas del traspaso que se ha-

ga á la Compañía inglesa de la concesion que disfruta el Sr. Zangróniz para construir el ferrocarril de Veracruz á Puebla, figuren las siguientes:

«1ª Que garantice de una manera satisfactoria la conclusion del ferrocarril mencionado en el plazo que ella misma se imponga ó le acuerde el Supremo Gobierno.

«2ª Que comience sus trabajos á la mayor brevedad posible, no levantando un solo riel del tramo concluido por Zangróniz antes de haber enlazado los puntos de Tejería y Paso de San Juan.»

El que suscribe suplica á vd. active la conclusion de este negocio y se sirva comunicarle el resultado definitivo de él para poder calmar los ánimos y aprovechar este grande elemento en favor del órden y de la tranquilidad pública.

Puede vd. asegurar al C. Presidente que el mismo entusiasta empeño con que estas localidades han consagrado sus esfuerzos en pró de la interesante mejora de que se trata, seria el que los precipitara á un mal paso si vieren burladas sus esperanzas; y esto es precisamente lo que quiere evitar el gobierno del Estado, justificando que su anhelo, lo mismo que los del Gobierno general, tienen por objeto el adelanto y bienestar de los pueblos.

Libertad y reforma. Jalapa, Febrero 17 de 1873.—*Francisco de Landero y Cos.*— C. Ministro de Fomento.— México.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.— Seccion 3ª— Autorizado el Ejecutivo por el decreto de 10 de Mayo de 1872 para entrar en arreglos con la Compañía del ferrocarril mexicano, á fin de lograr que se redujera á diez pesos el flete por tonelada de los frutos nacionales que se exportan al extranjero, se ocupó de este asunto con la preferencia debida, procurando que al efecto se le presentaran las bases que en concepto de la Empresa pudieran servir para celebrar un convenio satisfactorio; lo que desgraciadamente no se realizó porque se imponian condiciones que el Gobierno creyó prudente no admitir.

La Empresa exigia entre otras cosas que la rebaja de tarifas para los

efectos nacionales, ya fuese en el descenso de México á Veracruz, ó subiendo de Veracruz á México, se hiciera respecto de los límites máximos que fija la ley; que se le continuará abonando lo correspondiente al 15 por 100 de acciones del ferrocarril, hasta que las que pertenecen al Gobierno llegaran á la cantidad de cuatro millones de pesos; que la rebaja de tarifas para los efectos nacionales destinados á la exportacion para el extranjero, solo se concederia por dos años; y por último, que nada de lo que se estipulara tendria efecto, si no merecia la aprobacion de la Junta de directores residente en Lóndres.

Aunque el Ejecutivo participa del mismo buen espíritu que inspiró al Congreso el acuerdo relativo á la reduccion de las tarifas en favor de los efectos nacionales, las escaseces del Erario no permitian que se gravasen las arcas públicas con un desembolso que se estimaba en cuatrocientos mil pesos; siendo de notar que en recompensa de este sacrificio no se lograba para los frutos del país una diminucion permanente de las tarifas sino solamente por dos años. Semejante limitacion, que restringia las ventajas que debieran gozar los efectos mexicanos llevados á los mercados extranjeros, contrastaba visiblemente con el cambio que la Empresa solicitaba se hiciera de una manera permanente en los artículos de la ley de concesion, relativos á las tarifas en general.

Por estas razones y por la circunstancia de que la Empresa exigia como requisito indispensable que los arreglos que se hicieran, se sometieran á la aprobacion de la Junta de directores de Lóndres, el Gobierno desechó las bases propuestas por la Compañía, dando cuenta de este resultado al Congreso, participándole al mismo tiempo que el Ejecutivo continuaria ocupándose del asunto, porque deseaba obsequiar por su parte el objeto de la autorizacion que sobre el particular le fué concedida.

A pesar de que se malograron las primeras combinaciones de que tanto bien se prometian la agricultura y la minería de México, el interes tantas veces manifestado de que se facilitase la exportacion de los frutos nacionales, se ha excitado más despues, porque la causa que la origina se aviva más cada dia, y es cada dia más apremiante, pues con-

siste en que las industrias agrícola y minera tienden á su desarrollo, y no logran alcanzarlo porque en mucha parte se lo impiden nuestras imperfectas vías de comunicacion y nuestros costosos medios de trasporte, obstáculos ambos que no se allanarán sino mediante la realizacion de los adelantos hechos en la época actual; es decir, mediante la construccion de ferrocarriles.

La inauguracion del ferrocarril de México á Veracruz se consideró como el principio de una nueva era de progreso para la agricultura de los Estados por cuyo territorio atraviesa la vía férrea, siempre que por esta pudieran trasportarse para la costa, favorecidos por un corto flete, los frutos agrícolas, pues los ensayos hechos por algunos agricultores que remitieron sus granos al extranjero, daban por resultado que no podria hacerse con provecho su exportacion mientras tuvieran que sujetarse para el pago del trasporte á las tarifas vigentes. La consecuencia precisa de tales pruebas era esta alternativa: ó se condenaba la agricultura á una paralizacion indefinida, ó se buscaban los medios adecuados para la rebaja de las tarifas. Entre estos dos extremos, la eleccion no era dudosa, y la opinion pública desechó el primero y se declaró abiertamente en favor del segundo, confirmando una vez más que la noble aspiracion de los agricultores está en perfecta armonía con las ideas de los demas ciudadanos, que consideran que el engrandecimiento de la patria, su riqueza y su poder vendrán el dia en que las fuentes inagotables de nuestra agricultura adquieran el gran desarrollo de que son susceptibles, y que en gran parte depende de que se proporcionen las facilidades necesarias para que los productos de nuestro suelo puedan llevarse á los mercados extranjeros.

Los agricultores comprendieron que habia llegado el momento de que se resolviera definitivamente una cuestion que no convenia aplazar por mas tiempo sin comprometer los grandes intereses sociales que ella abraza, y guiados de esta conviccion han promovido cuanto estimaron conducente al buen éxito de sus miras.

Entretanto, la Empresa del ferrocarril mexicano presentaba al Gobierno el estado de sus negocios y de sus compromisos contraidos para

proporcionarse los fondos necesarios para terminar á su debido tiempo el camino de fierro de México á Veracruz.

La Empresa consideraba que podria atender al pago de los créditos mas preferentes, si el Gobierno, haciendo uso de la facultad que le concede el art. 46 de la ley de 11 de Noviembre de 1868, la autorizaba para las tres operaciones siguientes:

1ª Convertir las acciones que no hayan sido enajenadas, en obligaciones, causando un interes que no exceda de 12 por 100 al año.

2ª Emitir obligaciones con el mismo rédito, aplicables al pago de lo que por capital é intereses debe la Compañía por los fletes del material del tramo de México á Puebla.

3ª Emitir obligaciones con igual interes para cubrir el importe de lo que adeuda la Empresa por los préstamos que se le han hecho para la construccion de la vía.

La Compañía solicitaba estas autorizaciones fundándose en que, por este medio, no solo se salvaria su crédito, sino tambien la existencia de la misma Compañía, que estaba en peligro por las exigencias de sus acreedores.

El Gobierno juzgó que no era de fácil solucion el asunto de que se acaba de hablar, y que, por lo mismo, convenia examinarlo detenidamente, para hacer las debidas apreciaciones de los diversos puntos que aquel abraza, y aun se inclinaba á aplazar su determinacion para mas adelante, porque no percibia que hubiera una urgencia tal que exigiese el pronto despacho del negocio; pero vino á enlazarse con esto el arreglo sobre la reduccion de tarifas de los efectos nacionales destinados á la exportacion, tomando así la cuestion una nueva faz, que á los ojos del Gobierno le daba mucha importancia.

Se ha demostrado que se desea obtener la rebaja de tarifas de los efectos nacionales, porque se haria imposible su exportacion si tuviesen que pagar el mismo flete que los efectos extranjeros; es decir, que todo recargo que exceda de ciertos límites en el trasporte de los primeros, hace que su exportacion no pueda verificarse con provecho de los agricultores; por consiguiente, todo lo que tienda á disminuir los gravá-

menes que pesan sobre los frutos nacionales, contribuye eficazmente á facilitar su exportacion, y por esto se ha creido que la construccion de un muelle adonde se lleven las mercancías trasportadas por el ferrocarril, daria por resultado una considerable economía en los gastos que hoy se hacen y que cederia en beneficio del comercio de exportacion. Con este fin, la Empresa del ferrocarril mexicano ha proyectado la construccion de un muelle en el puerto de Veracruz, figurando esta obra como parte de los arreglos que con aquella se han hecho.

La misma Compañía se compromete á tomar por su cuenta, con arreglo á la ley vigente, la concesion del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa, mediante las condiciones que sobre el particular se han estipulado con la misma Compañía.

De todo lo que acaba de exponerse en esta comunicacion, se ha formado un convenio que contiene la rebaja perpetua de las tarifas de los frutos nacionales destinados á la exportacion: la autorizacion para convertir en obligaciones las acciones no enajenadas, y para emitir obligaciones en cantidad suficiente para el pago de lo que la Compañía adeuda por capitales é intereses de estos; permiso para que pueda adquirir la concesion del ferrocarril de Veracruz á Jalapa, y por último, autorizacion para que construya en Veracruz un muelle destinado al uso público.

El Ejecutivo tiene necesidad de manifestar al Congreso, que no era posible obtener la rebaja perpetua de las tarifas para los frutos nacionales que se exporten para el extranjero, sin ofrecer á la Compañía algunas compensaciones, que la indemnizaran de los perjuicios que debia resentir. Por esta razon se ha convenido en que la Compañía tome por base para la deduccion del 20 y 60 por 100 á que se refiere el art. 14 de la ley de 11 de Noviembre de 1868, el máximum que fija el art. 13 de la de 27 de Noviembre de 1867.

Se habian exceptuado de la rebaja de tarifas algunos frutos nacionales, como el café, la vainilla, el añil, fundándose en que el valor que tienen esos efectos permite que se exporten, como se han exportado anteriormente, á pesar del subido flete que han pagado. No obstante esto,

el Gobierno se opuso á admitir tal excepcion, y logró que los referidos objetos se consideraran como de tercera clase, en cuyo caso solo pagarian en su trasporte de México á Veracruz, hecha la rebaja de la ley, cuatro pesos por carga de diez y seis arrobas.

Atendiendo á que son mayores los gastos de construccion y de explotacion en el tramo de Boca del Monte á Veracruz, que en el resto del ferrocarril, y teniendo además en consideracion que lo que se paga de flete en estos tramos es una cantidad tan pequeña, que apenas excederá de lo que la Empresa tiene que pagar en la carga y descarga de los efectos, estos deberán pagar además seis centavos por carga durante la construccion del muelle, y tres centavos despues de concluida esta obra.

Como la Compañía necesita capitales para las obras que va á emprender, consideró que podria proporcionárselos fácilmente si contaba con la garantía de que el pago de la subvencion que disfruta por la ley se hiciere en los puertos durante los veintiun años que aquella debe durar. Aunque segun el contrato la subvencion debe pagarse en la Tesorería de la nacion, y no habia gravámen en pagarla en los puertos, al Gobierno le pareció conveniente que solo por diez años se podria hacer el pago en los términos que la Empresa pretendia.

Habiendo trascurrido cerca de cinco años desde que se hizo la concesion de 28 de Mayo de 1868, sin que se haya ejecutado el ferrocarril de Veracruz á Puebla pasando por Jalapa, no obstante el empeño bien notorio del concesionario, los Estados de Veracruz y Puebla, que son los que más inmediatamente disfrutarian de los beneficios de la expresada vía, han procurado últimamente que se traspase la concesion á la Compañía del ferrocarril mexicano, previo el consentimiento del Gobierno, porque cuentan con la garantía, que está bien asegurada en las condiciones del contrato, de que en año y medio despues de la aprobacion de aquel, estará terminado el tramo de Veracruz á Jalapa, y el de Jalapa á la estacion de San Márcos se terminará á los dos años de concluido el primero.

Además de esta consideracion, que es digna de atenderse, ha obrado

en el ánimo del Gobierno para consentir en que se lleve á efecto el traspaso antes mencionado, la idea de que los malos efectos del monopolio, que pudiera resultar de reunir en una sola empresa dos concesiones, desaparecen por la obligacion que el art. 11 de la ley de 28 de Mayo de 1668 impone de que las tarifas sean menores, ó cuando más iguales á las del ferrocarril mexicano, y habiéndose hecho en estas una notable reduccion, esta se aplicará tambien al camino de fierro de Veracruz á Puebla por Jalapa, librándose así el camino de los gravámenes que le resultarian si la Empresa tuviera la libertad de establecer tarifas á discrecion suya.

Deberá observarse, que á pesar de que el ferrocarril de Veracruz á Jalapa ha de terminar en la estacion de San Márcos, la Compañía se compromete á trasportar los pasajeros y mercancías de San Márcos á Puebla, sin cobrar más de lo que corresponde á la distancia que hay por el camino directo de Puebla á San Márcos, con lo cual se tiene el mismo resultado que si estuviera construido el ramal de ferrocarril de Puebla á San Márcos.

La experiencia de los últimos años ha demostrado que el muelle actual de Veracruz no es suficiente para las necesidades del comercio; y menos lo será cuando dentro de pocos meses aumente el tráfico con la exportacion de efectos nacionales, que sujetándose á hacer uso del único muelle que hay, no podrian ser embarcados sino despues de muchos dias de llegados al puerto, y tendrian que perder no solo la oportunidad de los buques que se presenten para llevarlos al extranjero, lo cual en muchos casos importa un perjuicio de consideracion, sino que habria que erogar varios gastos que ascenderian á una cantidad tal, que nulificaria las ventajas de la rebaja de fletes y tal vez impediria la exportacion de muchos frutos nacionales.

Estos inconvenientes solo se pueden evitar por medio de la construccion de otro muelle, como el que se propone hacer la Compañía del ferrocarril mexicano, empleando lanchas de vapor para la carga y descarga, á fin de abreviar las operaciones de embarque y desembarque, cobrando por esto una cuota bien módica, que produce una considera-

ble economía respecto de lo que tienen que pagar hoy los efectos que se exportan.

Comprendiendo el Ejecutivo la gravedad de los puntos que he enumerado en esta comunicacion, los ha examinado detenidamente y ha buscado la cooperacion de personas ilustradas que le han ayudado con su inteligencia y con sus conocimientos, para acabar un trabajo al cual el Ejecutivo ha consagrado con gusto sus tareas, para corresponder así á las nobles miras del Congreso. El Gobierno no se lisonjea de haber hecho un arreglo enteramente satisfactorio, aunque lo ha procurado con el más ardiente deseo: teme no haber acertado en los medios que ha elegido, y por esta razon se ha puesto al fin del convenio una cláusula, en la cual se expresa, que si sometido el arreglo á la deliberacion del Congreso no aprobase todos y cada uno de los artículos en los términos estipulados, quedarán sin efecto todos los puntos convenidos, aun los que dependen exclusivamente del Ejecutivo, porque su mira principal es obrar enteramente de acuerdo con el Congreso.

El convenio del cual tengo el honor de acompañar una copia, ha sido firmado por los directores del ferrocarril mexicano de la junta residente en México, por el Sr. Jorge W. Crawley, autorizado al efecto por la junta de directores residente en Lóndres, y por el que suscribe en representacion del Ejecutivo.

Lo que por acuerdo del Presidente tengo el honor de decir á vdes. para que se sirvan elevarlo al conocimiento del Congreso de la Union.

Independencia y libertad. México, Abril 2 de 1873.—*Blas Balcárcel.* —Ciudadanos diputados secretarios del Congreso de la Union.—Presentes.

Convenio celebrado entre el Ministerio de Fomento y la Compañía limitada del ferrocarril mexicano.

Art. 1º La tarifa máxima perpetua de frutos nacionales destinados á la exportacion para el extranjero se fija á razon de tres pesos por carga de 16 arrobas desde México á Veracruz, y la parte proporcional de esa cuota segun el número de kilómetros recorridos desde las estaciones in-

termedias hasta el puerto. Desde la expedicion de esta ley hasta la conclusion del muelle que ha de hacer la Compañía, será de dos pesos por carga la tarifa para los expresados efectos que se exporten al extranjero. Quedan exceptuados de esta rebaja de fletes, la vainilla, el café, el tabaco, el cacao, la cochinilla, el añil, el algodon, el lino, las maderas finas y las de tinte, los cuales pagarán á razon de cuatro pesos por carga de México á Veracruz, y la parte proporcional de esta cuota desde los puntos intermedios hasta Veracruz.

Los frutos nacionales consignados á la exportacion que partan desde cualquier punto de la estacion de Boca del Monte, pagarán además seis centavos por carga.

Concluida la construccion del muelle, en lugar de 6 centavos solo pagarán 3 cents. los efectos á que se refiere la fraccion anterior que se despachen por el muelle de la Compañía y no se descarguen en Veracruz.

A fin de que los efectos destinados á la exportacion puedan disfrutar de las rebajas concedidas en este artículo, la Compañía expedirá documentos en que se exprese la circunstancia de su destino. Los consignatarios ó dueños de los efectos podrán, dentro de cinco dias contados desde la llegada de aquellos á Veracruz, avisar á la Compañía que exportarán, pagando en el acto la diferencia del flete. La Compañía tendrá el derecho de exigir á los interesados que comprueben la exportacion de los efectos nacionales, á cuyo fin se le presentará dentro del término de un mes contado desde el dia de la llegada de los efectos á Veracruz, copia certificada de los documentos aduanales y de embarque que justifiquen la exportacion conforme á las leyes. Pasado este plazo sin haberse hecho la justificacion, el responsable incurrirá en una multa á favor de la Compañía de tres tantos del importe del flete que hubieren causado los efectos.

Art. 2º En el tráfico de mercancías y pasajeros entre Puebla y la estacion de San Márcos y vice versa, solo se considerará para el cobro de fletes y pasajes, la distancia kilométrica correspondiente á la que hay entre los dos puntos expresados por la carretera pública directa que existe entre los mismos puntos.

Esta condicion dejará de ser obligatoria para la Compañía si llegare á construirse por ella ó por otro individuo ó corporacion el tramo de ferrocarril de San Márcos á Puebla.

Art. 3º La Compañía no cargará más flete por kilómetro entre San Márcos y Puebla y vice versa, que lo que cobre por cada kilómetro entre Boca del Monte y San Márcos ó entre Apizaco y México.

Luego que esté en explotacion la línea férrea de Jalapa á San Márcos, las mercancías que se trasporten por esta vía causarán por su tránsito de San Márcos á Puebla y vice versa, el mismo flete que se regulará conforme al artículo anterior.

Art. 4º Si cuando esté concluida y puesta en explotacion la línea de Jalapa á San Márcos, la tarifa de fletes conforme á la concesion de 26 de Mayo de 1868 fuere más baja que la de la vía férrea de Veracruz á México, se observará aquella tarifa para el trasporte de las mercancías desde San Márcos á Puebla y vice versa.

Art. 5º La Compañía tiene facultad para establecer sus tarifas de fletes y pasajes con relacion á las dificultades y gastos de traccion de los diversos puntos de la línea, sin necesidad de guardar proporcion al número de leguas de toda la vía, con tal que el flete ó pasaje no exceda en ningun kilómetro del máximum que fija el art. 13 de la ley de 27 de Noviembre de 1867 ó el máximum fijado en este contrato.

Art. 6º La Compañía podrá tomar en todo caso como base para la deduccion del 20 y 60 por ciento que establece el art. 14 de la ley de 11 de Noviembre de 1868 para el trasporte de los frutos nacionales, el máximum de la tarifa de mercancías que fija el art. 13 de la ley de 27 de Noviembre de 1867.

Art. 7º Regirá como máximum la siguiente tarifa en el trasporte de los objetos que en seguida se enumeran:

Perros...$	0 01	por kilómet.
Ganado de todas clases....................................,, siempre que se ocupe un wagon inglés tomándolo por entero.	0 25	por idem,

En el caso de que no se tome un wagon por entero, el precio por cabeza será de..........................$ 22 71 de México á Veracruz y vice versa.

Cadáveres...,, 0 50 por kilómet. en wagon separado en tren de mercancías.

Equipajes...,, 18 00 por carga de México á Veracruz y vice versa.

A cada pasajero se le permite llevar libres 15 kilógramos.

Coches y carretelas, carruajes comunes de cuatro ruedas en plataformas.................................$ 3 47 por kilómet.

Carruajes ligeros de 4 ruedas en plataformas......,, 0 23 por idem.

Plata acuñada: en barras ó en tejos ó labrada....,, 3 00 por millar de México á Veracruz y vice versa.

Oro acuñado: en barras y en tejos.....................,, 1 50 por millar de México á Veracruz y vice versa.

Joyería y piedras preciosas...................................,, 3 00 por millar segun su valor, de México á Veracruz y vice versa.

Art. 8º Los que quieran que sus efectos ó mercancías de cualquiera clase que sean, suban ó bajen en la línea por el tren de pasajeros, pagarán á la Compañía como máximum 18 pesos por carga de 16 arrobas entre Veracruz y México y vice versa.

Por los bultos que no lleguen á una arroba, se pagará el precio correspondiente á una arroba.

Art. 9º Si la Compañía modificare sus tarifas que contengan precios menores que el máximum fijado en este contrato ó en el art. 13 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, ó menores que el máximum que pueda establecerse despues de dos años, conforme al art. 15 de la ley de 11 de Noviembre de 1868, no podrá comenzar á regir la alteracion que hiciese subiendo las tarifas de mercancías dentro del máximum, sino despues de cuatro meses de ávisar al público.

Art. 10. El 12 por 100 de que habla el art. 15 de la ley de 11 de Noviem-

bre de 1868, se reduce al 8 por 100 para los efectos que el mismo artículo expresa.

Art. 11. La rebaja de 75 por 100 en la conduccion de tropas y efectos del Gobierno federal, continuará haciéndose sobre los precios que se cobren al público en la tarifa de pasajeros y en la de efectos extranjeros. Continuará de la misma manera la rebaja en favor de los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorizacion del Gobierno federal.

Art. 12. La subvencion de 560,000 pesos anuales que conforme á la ley de 27 de Noviembre de 1867 se pagaba á la Compañía en «Bonos del ferrocarril de Veracruz á México,» se pagará con el tanto por ciento sobre los derechos de importacion causados en los puertos de Veracruz, Tampico, Matamoros, Mazatlán y Manzanillo, que sea necesario para cubrir la expresada subvencion y que se separará en las aduanas respectivas, y el producto se entregará mensualmente á los agentes de la Compañía, quedando para el efecto en toda su fuerza y vigor lo que se dispone en el art. 20 de la ley de 11 de Noviembre de 1867.

Art. 13. Queda autorizada la Compañía para emitir obligaciones en cantidad suficiente para cubrir el valor nominal de las acciones que tiene en su poder, con tal que el interes de los fondos que obtenga no exceda del 12 por 100 anual.

Las acciones que tiene en su poder la Compañía quedarán por este hecho anuladas.

Art. 14. Con las condiciones que expresa el artículo anterior, queda tambien facultada la Compañía para emitir obligaciones á fin de obtener los fondos necesarios para pagar la deuda contraida por el trasporte del material fijo y rodante de la línea de México á Puebla.

Art. 15. Se autoriza tambien á la Compañía para emitir obligaciones ó acciones privilegiadas sobre la vía férrea, no pudiendo exceder el interes de aquellas de 8 por 100 anual, con el objeto de conseguir fondos que se destinen á amortizar los intereses insolutos y los que se causen hasta fin del presente año por las deudas contraidas con conocimiento y aprobacion de la Junta general de accionistas.

Art. 16. La emision de las obligaciones y acciones privilegiadas, de que se trata en los tres artículos anteriores, se hará previa la aprobacion de la Junta general de accionistas y conforme á los arts. 39 y 40 de los estatutos.

Art. 17. Se permite á la Compañía del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa, vender á la Compañía limitada del ferrocarril mexicano la concesion para construir dicho ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa, conforme á la ley de 26 de Mayo de 1868, sujetándose esta última Compañía en todo á lo prevenido en dicha ley y en la de 25 de Mayo de 1871 con las modificaciones convenidas en la presente.

Art. 18. La Compañía del ferrocarril mexicano tiene la facultad de hipotecar, siempre que no sea á un gobierno extranjero, los tramos de la vía férrea por Jalapa, construidos ó que se construyeren en adelante, hasta por la cantidad de diez mil pesos por cada kilómetro, con el fin de adquirir fondos para las obras del mismo camino.

Art. 19. El tráfico entre Veracruz y Jalapa por la vía férrea se hará comenzando desde la estacion del ferrocarril mexicano en Veracruz hasta la Tejería por traccion de vapor. Desde este punto hasta encontrar la línea construida actualmente por D. Ramon Zangróniz, podrá emplearse la traccion animal, continuando del mismo modo hasta Perote. La Compañía limitada no podrá levantar el material fijo del ferrocarril de Jalapa correspondiente á la parte que no ha de usarse, conforme á este artículo, sino despues de haber construido y puesto en explotacion el dicho tramo que ha de unir este camino con la Tejería. Por este tramo no pagará subvencion alguna el Gobierno.

Art. 20. En el reembolso de la subvencion de que habla el art. 5º de la ley de 26 de Mayo de 1868, se comprenderá lo ministrado por el Erario para subvencionar la parte del camino que se suprimirá conforme al artículo anterior.

Art. 21. El tramo de Veracruz á Jalapa deberá estar concluido en el término de diez y ocho meses, contados desde la publicacion de esta ley, y el de Jalapa á la estacion de San Márcos deberá concluirse en el término de dos años, contados desde la terminacion del camino hasta Jalapa.

Art. 22. La Compañía limitada del ferrocarril mexicano queda dispensada de la obligacion impuesta por el decreto de 26 de Mayo de 1868, de construir el tramo del camino de fierro entre San Márcos y Puebla.

Art. 23. El período de 65 años á que se refieren los arts. 1º y 8º de la ley de 26 de Mayo de 1868, será de 99 años, contados desde la publicacion de esla ley.

Art. 24. Para el caso de devolucion del ferrocarril, ya sea porque espire el plazo de 99 años, ya sea por motivo de caducidad, si no se tuviere arreglo para cambio de tráfico en el tramo de la Tejería á Veracruz, la Empresa queda obligada á reponer la parte que ahora se le permite levantar de la vía hasta Veracruz, y entretanto la reponga, deberá permitir el paso libre de los trenes y carros del ferrocarril de Jalapa por el tramo entre San Juan y Veracruz.

Art. 25. Las únicas causas de caducidad de la concesion de 26 de Mayo de 1868 y de 25 de Mayo de 1861, son las siguientes:

1ª Por hipotecarla, cederla ó enajenarla en todo en parte á un gobierno extranjero.

2ª Por hipotecar la vía en mayor cantidad de la que expresa el art. 18 de este contrato, ó por cederla, ó enajenar la concesion á cualquier individuo ó corporacion sin obtener en los casos de este artículo la previa aprobacion del Ejecutivo federal.

3ª Por la suspension absoluta de los trabajos durante dos meses en toda la línea, sin causa justificada ante el Ejecutivo federal.

4ª Por no terminar la vía en los plazos fijados en el art. 21 de este contrato ó en el artículo siguiente.

Art. 26. Si concluido el plazo señalado para la construccion total de la vía, esta no hubiere sido abierta á la explotacion, la Compañía queda obligada á pagar una multa de cinco mil pesos por cada mes que trascurriere desde el dia en que habria debido terminarse la vía, y si pasare un año sin que la Compañía diese término á la construccion del mismo ferrocarril, el Gobierno podrá declarar definitivamente la caducidad de la concesion.

En este evento, el Gobierno podrá tomar posesion de la vía, ó adju-

dicarla á otra empresa, pagando previamente en ambos casos á los dueños de la concesion caduca, en dinero efectivo y conforme al avalúo de peritos, las obras construidas y el material existente. Del precio de estimacion que hicieren los peritos, deducirá el Gobierno lo que le correspondiere por la subvencion no reembolsada.

Art. 27. La Compañía limitada del ferrocarril mexicano, usando del derecho que le concede el art. 36 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, construirá, sin tener por esto privilegio, un muelle en el puerto de Veracruz, contiguo á la estacion de la Caleta. Dicho muelle y las demas obras que en él construya la Compañía para su uso y explotacion, serán propiedad perpetua y exclusiva de la misma Compañía.

Art. 28. El público podrá hacer uso del muelle para la carga y descarga de los efectos, pagando en uno y en otro caso á la Compañía cincuenta centavos por cada tonelada por la conduccion de las mercancías desde la estacion de la Caleta hasta el muelle y vice versa, y por el uso del muelle en ambos casos, siendo de cuenta del público los gastos de carga y descarga, ó pagando á la Compañía si quiere que ella se encargue de estas operaciones.

Art. 29. La Compañía limitada podrá poner lanchas alijadoras de vapor para la carga y descarga de los efectos por el referido muelle. Los artículos trasportados directamente de la vía férrea al muelle ó de este á aquella, causarán un peso por cada tonelada desde la estacion de la Caleta hasta el costado del buque y vice versa.

Art. 30. Los efectos destinados á la exportacion podrán permanecer durante cinco dias en los almacenes de la estacion de la Caleta ó en los wagones, sin causar ninguno almacenaje, ni mas gasto que el especificado en el artículo anterior: pasado dicho término causarán el almacenaje que se fije en los reglamentos de la Compañía.

Art. 31. El muelle deberá estar concluido en el término de diez y ocho meses, contados desde la publicacion de esta ley, ó en menor tiempo si los ensayos que haga la Compañía para la construccion mas acelerada del expresado muelle dieren un resultado satisfactorio. El término fijado en este artículo no correrá para la Compañía si sobreviniese

algun caso fortuito ó fuerza mayor. La Compañía, despues de practicar los expresados ensayos, presentará al Ministerio de Fomento para su aprobacion, los planos bajo los que haya de construirse la obra.

Art. 32. El Supremo Gobierno tendrá derecho de adquirir la propiedad del muelle con sus obras accesorias y necesarias para su explotacion, despues de pasados treinta años de haber comenzado á explotarse por la Compañía, y el precio que deberá pagarse por la adquisicion será fijado de comun acuerdo por el Gobierno y la Compañía. Caso de no haberlo, se fijará el precio por dos peritos nombrados uno por cada parte y un tercero en discordia elegido por ambas. El precio deberá ser pagado por el Erario nacional al contado en dinero efectivo, y la venta será libre para la Compañía de toda contribucion fiscal y de todo gasto.

Art. 33. Terminados los diez años en que el muelle y sus obras anexas han de estar exentos de todo impuesto, gabela ó contribucion decretados ó por decretar, de conformidad con lo establecido en el art. 7º de la ley de 27 de Noviembre de 1867, no podrá imponerse ninguna contribucion, gravámen ni condicion por el muelle ni por su uso, diversos de los decretados ó que se decretaren por el tráfico y uso del muelle nacional de Veracruz, y deberán ser iguales los reglamentos fiscales y de policía que en uno y otro hayan de observarse para las operaciones de carga y descarga, así como lo serán en ambos la vigilancia que las autoridades hayan de tener para asegurar los intereses fiscales.

Si despues de vencidos los diez años de que se habla al principio de este artículo, se decretare algun impuesto ó gasto fiscal que deba ser pagado por la Compañía, esta podrá cobrar sobre los cincuenta centavos y el peso de que se habla en los arts. 28 y 29 de esta ley, la cantidad que sea necesaria para que no se grave con el pago de dicho gasto ó impuesto.

Art. 34. El despacho de las mercancías por los empleados de la aduana de Veracruz se hará en un departamento á propósito de la estacion de la Caleta, salvo que se disponga otra cosa por el Ministerio de Hacienda, sin obligar en tal caso á la Compañía á trasportar las mercancías á las oficinas de la aduana, debiendo sujetarse á los reglamentos

y vigilancia que establezca el mismo Ministerio para asegurar los intereses fiscales.

En uso de la autorizacion que se concedió al Ejecutivo por la ley de 10 de Mayo de 1872, relativa á la baja de fletes de los frutos nacionales destinados á la exportacion, ha celebrado el convenio que precede con los señores directores de la Compañía limitada del ferrocarril mexicano residentes en esta capital y con el Sr. Jorge B. Crawley en representacion de los directores residentes en Lóndres, en virtud de las facultades que le confirieron al efecto.

Y en cumplimiento de lo dispuesto por la ley citada, se someterá dicho convenio á la aprobacion del Congreso de la Union, bajo el concepto de que si no aprobase todos y cada uno de sus artículos en los términos estipulados, quedarán sin efecto todos los puntos convenidos, aun aquellos que son de la competencia del Ejecutivo.

México, Marzo 15 de 1873.—*Blas Balcárcel.— Guillermo Barron.— George B. Crawley.— Antonio Escandon.— Joss Gibbs.*

Contrato.— Noviembre 20 de 1873.

Celebrado entre el Ministerio de Fomento y la Compañía mexicana para construir y explotar el ferrocarril de la ciudad de México hasta el Océano Pacífico y el que parta de un punto de esta línea hasta el Rio Bravo del Norte.

Para dar el Ejecutivo el debido cumplimiento á los acuerdos del Congreso, que se le comunicaron en oficio de 11 del presente mes, conteniendo uno la reprobacion del contrato celebrado entre esta secretaría y el representante de la Compañía del ferrocarril internacional de Tejas, y relativos los otros á la devolucion de las solicitudes de dos Compañías para que el Gobierno arreglara un nuevo contrato con alguna de ellas, ó con la internacional de Tejas, en uso de la autorizacion que le concede la ley de 10 de Diciembre de 1872, el Presidente tuvo á bien disponer que por medio de una convocatoria se pusiera en conocimiento del público, que las Compañías ó particulares que desearan obtener la concesion para construir y explotar el ferrocarril de la ciudad de México hasta

el Océano Pacífico y el que parta de un punto de esta línea hasta el Rio Bravo del Norte, debian presentar sus propuestas á esta Secretaría dentro del plazo señalado al efecto.

Despues de publicada la convocatoria solo tres Compañías han ocurrido al Gobierno, haciendo proposiciones para la construccion de los ferrocarriles ya mencionados, y son el representante de la Compañía del ferrocarril internacional de Tejas; el de la Compañía Union Contract de Pensylvania y la Compañía mexicana.

Al examinar el Gobierno las solicitudes de estas Compañías, ha observado una completa imparcialidad, sin tener en cuenta la nacionalidad de ellas, pues ha hecho detenidamente un estudio comparativo de todos y de cada uno de los artículos contenidos en las propuestas de las tres Compañías, notando los que eran iguales, marcando aquellos en qué habia diferencia, y fijándose con particular atencion en los que contenian proposiciones de notorio interes público. Este exámen repetido varias veces con la misma prolijidad, y sometido á una ámplia discusion en diferentes juntas de ministros, inclinaron el ánimo del Gobierno á favor de la Compañía mexicana, en consideracion á que esta tiene su principal radicacion en esta capital, á que el capital que ha de servir de base para su organizacion es dos veces mayor que el de cada una de las otras dos Compañías, á que se obliga á construir otra línea férrea que poniéndose en conexion con la de Veracruz vaya hasta el Océano Pacífico, y á que concede al Gobierno federal el derecho de colocar un alambre telegráfico en los postes de los telégrafos de Compañía sin pagar á esta ninguna indemnizacion.

Aunque estas consideraciones son por sí mismas muy importantes, no creyó el Gobierno que descansando en ellas debiera dar su resolucion definitiva en asunto tan grave; y antes de hacerlo así, se procuró por medio de una conferencia con la Junta directiva de la Compañía mexicana, investigar si esta se hallaba deferente á admitir otras condiciones sobre puntos en que tenia diferencia con lo propuesto por las otras Compañías, á fin de que estas modificaciones juntamente con las ya enumeradas justificaran suficientemente la preferencia que se les diera.

La Compañía mexicana aceptó las indicaciones hechas por el Gobierno que se contraen á llevar el ferrocarril de Durango á Chihuahua; á comenzar inmediatamente los reconocimientos del terreno; á comenzar los trabajos á los tres meses de la fecha de la concesion, y concluir en diez y ocho meses 150 kilómetros de ferrocarril; á que la subvencion se pague despues de terminado este número de kilómetros, y por cada 25 kilómetros que se construyan despues; que los certificados que se emitan para el pago de la subvencion se expedirán desde el 1º de Enero de 1876; que las tarifas para pasajeros de primera clase se reducen á tres centavos por kilómetro; que lo que se cobre por trasporte de pasajeros y mercancías en tramos parciales, será proporcional á las distancias recorridas; que no habrá tarifas especiales sino para los objetos ó efectos que no pueden prudencialmente sujetarse á la determinacion de su peso, y que los rieles y material de ferrocarriles se considerarán siempre como efectos de tercera clase.

Estas adiciones hechas á las propuestas de la Compañía mexicana, dan por resultado un proyecto de arreglo que en concepto del Gobierno reune condiciones favorables y convenientes que hacen aquel aceptable, y en tal virtud el Ejecutivo se ha decidido á darle la preferencia respecto de los otros dos proyectos que le han sido presentados.

En consecuencia de esto, el Gobierno, conforme á la autorizacion que le concede la ley de 10 Diciembre de 1872, ha procedido á celebrar con la Junta directiva de la Compañía mexicana, el contrato que tengo el honor de elevar al Congreso de la Union, para que sometido á su ilustrado exámen, se sirva acordar sobre este importante negocio la resolucion que su alta sabiduría estime más conforme al bien de la República.

Antes de concluir esta comunicacion, debo llamar la atencion de la Cámara sobre un artículo comprendido en las modificaciones presentadas por la Compañía mexicana, y que ha merecido la aprobacion del Gobierno, porque contiene aquel el pensamiento de no excluir á las Compañías americanas, sino antes bien se les excita á que presten su cooperacion para una obra de interes comun á los Estados-Unidos y á México, y se les proporciona la facilidad de refundirse con la Compañía mexicana.

Penetrado el Presidente del gran interes que tiene para la República la realizacion de los ferrocarriles interoceánico é internacional, recomiendo de la manera más especial al Congreso, que se sirva decretar en el actual período de sesiones, la concesion para el establecimiento de las expresadas vías férreas, en los términos que juzgue más convenientes y autorizando á la Compañía que estime digna de su alta confianza.

Para el debido conocimiento de la representacion nacional y por acuerdo del Presidente, tengo el honor de acompañar á vdes. los documentos relativos á las propuestas que las tres Compañías ya mencionadas presentaron al Gobierno, y el expediente que se sirvieron vdes. remitir á este Ministerio en oficio de 11 del presente.

Independencia y libertad. México, Noviembre 21 de 1873.—*Blas Balcárcel.*—Ciudadanos diputados secretarios del Congreso de la Union. —Presentes.

CONTRATO celebrado entre el C. Ministro de Fomento, en representacion del Ejecutivo de la Union, y la Junta directiva de la Compañía mexicana limitada, en representacion de esta, para la construccion de los ferrocarriles interoceánico é internacional.

CAPÍTULO I.

Construccion de la vía férrea.

Art. 1º Se autoriza á D. Antonio Mier y Celis, á D. Pedro del Valle, á D. Estéban Benecke, á D. Angel Lascurain, á D. Guillermo Barron, á D. Miguel Rul, á D. Cayetano Rubio, á D. Miguel Lizardi, á D. Pio Bermejillo, á D. David Fergusson, á D. Sebastian Camacho, á D. Cárlos Félix, á D. Manuel Mendoza Cortina, á D. José María Landa, y á la Compañía limitada que organicen, para construir y explotar una vía férrea y su correspondiente telégrafo desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico y hasta el Rio Bravo del Norte; y desde un punto del ferrocarril de Veracruz hasta el mismo Océano.

Art. 2º El trazo que deberá seguir la vía desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, será el que, conforme á los reconocimientos que haga la Compañía, aprobados por el Ministerio de Fomento, apareciere

ser el más á propósito para poner á la capital de la República en comunicacion, sea por medio de la línea principal, ó de los ramales necesarios, tan inmediatos como fuere practicable, con las ciudades de Querétaro, Celaya, Salamanca, Morelia, Toluca; si la Compañía pudiese adquirir la concesion otorgada por la ley de 10 de Octubre de 1870, previa autorizacion del Ejecutivo, Guanajuato, Silao, Leon, Lagos y Guadalajara, y para que en conexion con el ferrocarril de Veracruz forme una línea interoceánica, desde el Golfo de México al Pacífico, que terminará en el puerto de San Blas ó en cualquiera otro punto de la costa del Pacífico, comprendido desde el puerto del Manzanillo al de Mazatlan, que, despues de practicados los reconocimientos necesarios, fuere escogido como el más á propósito por la Compañía, con aprobacion del Ministerio de Fomento.

Art. 3º La vía hasta el Rio Bravo del Norte partirá de la línea antes mencionada en la ciudad de Lagos ú otro punto que, segun los reconocimientos de la Compañía, aprobados por el Ministerio Fomento, se encontrare más conveniente; y seguirá la direccion que conforme á los mismos requisitos, apareciere ser la más á propósito para poner la capital de la República en comunicacion, sea por medio de la línea principal, ó de los ramales que fueren necesarios, tan inmediatos como fuere practicable, con las ciudades de Aguascalientes, Zacatecas, Durango, Chihuahua, San Luis Potosí, Saltillo y Monterey, llegando á un punto del Rio Bravo del Norte, hasta el cual sea este navegable desde su desembocadura, y que señale la Empresa con aprobacion del Ejecutivo, en cuyo punto la vía férrea hará su enlace, si esto fuere posible, con alguna otra de los Estados-Unidos.

Art. 4º La línea que parta de un punto del ferrocarril de Veracruz, terminará en el puerto del Pacífico que, segun los reconocimientos de la Compañía aprobados por el Ministerio de Fomento, sea el más á propósito, buscando la zona más estrecha posible del territorio de la República entre el Golfo de México y el Pacífico.

Art. 5º La Compañía comenzará inmediatamente los reconocimientos necesarios, y á sus propias expensas, con el fin de determinar el trazo de las líneas de ferrocarril que se expresan en la presente ley; y antes

de comenzarse los trabajos de construccion en las diferentes secciones de la línea, se remitirá al Ministerio de Fomento para su aprobacion, copia de los mapas, del reconocimiento y de los planos del trazo del camino.

Art. 6º El reconocimiento general de toda la línea se hará por secciones de cien kilómetros: el de los primeros mil kilómetros será concluido, y los planos correspondientes sometidos al Ministerio de Fomento para su aprobacion, dentro del término de un año, y el del resto de la vía dentro de dos años y seis meses, contados desde la fecha de esta ley. Un ingeniero nombrado por el Ejecutivo y pagado por la Compañía, podrá acompañar á cada una de las principales secciones de ingenieros de la misma Compañía, dando esta aviso al mismo Ejecutivo con cuarenta dias de anticipacion del tiempo en que deba comenzar los reconocimientos; pero los trabajos de reconocimiento no sufrirán demora ni se considerarán incompletos por la ausencia de los ingenieros de nombramiento del Ejecutivo.

Art. 7º Los trabajos de construccion de la línea principal del ferrocarril de la ciudad de México al Pacífico, deberán comenzar dentro de tres meses contados desde la fecha de esta ley; y dentro de diez y ocho meses contados desde la misma fecha deberán estar concluidos á lo menos ciento cincuenta kilómetros de ferrocarril de la referida línea. En cada uno de los años posteriores se construirán á lo menos ciento cincuenta kilómetros ó trescientos cada dos años, hasta la conclusion de toda la línea de ferrocarril á que se refiere esta ley.

Art. 8º Luego que estuvieren concluidos los reconocimientos necesarios, y determinado el punto que ha de servir de término al camino en el Pacífico, comenzarán igualmente los trabajos en el expresado punto. Los trabajos en la línea del Rio Bravo del Norte deberán comenzar en la márgen mexicana del mismo Rio, inmediatamente despues que la Compañía concesionaria haya podido hacer los arreglos convenientes para enlazar el ferrocarril que trata de construir, con alguna vía férrea de los Estados-Unidos; y si esto no se lograre, cuando la Compañía, con aprobacion del Ejecutivo, hubiere designado el punto extremo de la vía en el rio mencionado.

Art. 9º La línea de ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, y desde Lagos ú otro punto intermedio hasta el Rio Bravo del Norte, y la que parta de un punto del ferrocarril de Veracruz hasta el Pacífico, deberán estar concluidas dentro del término de diez años, contados desde la publicacion de esta ley.

Art. 10. En caso de que la Compañía concluyese el ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Pacífico y hasta el Rio Bravo en un período menor de un año menos que el término estipulado de diez años, el Gobierno pagará á la Compañía, en calidad de donacion y como premio, la suma de cien mil pesos; si el camino se concluyere en dos años menos del término estipulado, el premio será de doscientos mil pesos por cada uno de los dos años referidos; si fueren tres años menos de los estipulados, el premio será de trescientos mil pesos por cada uno de los tres años referidos; y si el camino estuviere concluido en cuatro años menos que el término fijado, el premio que el Gobierno pagará á la Compañía consistirá en cuatrocientos mil pesos por cada uno de los expresados cuatro años. El referido premio será pagado á la Compañía en certificados de la clase de los que deberán expedirse conforme á los términos del art. 26 de la presente ley.

Art. 11. El ferrocarril de la referida Compañía será de simple ó doble vía, de 1,45 metros de ancho (4 piés, 8½ pulgadas inglesas); tendrá una construccion sólida y estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para la pronta y eficaz explotacion del camino, y se establecerán depósitos y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes al interes público y á los negocios de la Compañía, á juicio de sus ingenieros. Si la Compañía adquiriese la concesion hecha para la construccion del ferrocarril de Toluca, este tendrá la anchura que se determina en este artículo.

CAPÍTULO II.

Bases de la Compañía.

Art. 12. La posesion y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confieren en la presente ley, así como el cumplimiento de todas

las obligaciones impuestas por ella, pertenecerán á la Compañía mexicana limitada del ferrocarril internacional é interoceánico.

Art. 13. Dicha Compañía como mexicana y todas las personas que tuvieren parte en ella, sea como accionistas, empleados, ó con cualquier otro carácter, serán consideradas como mexicanas en todo lo que se relacione á la referida empresa dentro del territorio de la República. No podrán alegar derechos de extranjeros con respecto de los intereses ó negocios relacionados con la Empresa, ni tendrán, aun cuando alegaren denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la referida Empresa, que aquellos que las leyes de la República conceden á los mexicanos, ni emplearse otros procedimientos que los establecidos ante los tribunales mexicanos.

Atr. 14. Para que la Compañía mexicana de los ferrocarriles internacional é interoceánico se considere organizada, deberán estar suscritos ($4.000,000) cuatro millones de pesos del capital social y enterado en dinero en la tesorería de la Compañía el 10 por 100 de la suscricion, cuyos hechos, así como el de la formal organizacion de la Compañía, se comprobarán legalmente ante el Ministerio de Fomento en el término de seis meses despues de otorgada la fianza.

Art. 15. Dentro de quince dias, contados desde la fecha de esta ley, se abrirá la suscricion pública en esta ciudad, y sucesivamente en los mercados de la República, en los de Europa y en los de los Estados-Unidos.

Art. 16. La Compañía tendrá su domicilio principal en la ciudad de México, sin perjuicio de los demas que pueda tener en los diversos lugares del exterior en que tenga interes, y en México residirá una parte de su Junta directiva compuesta de cinco miembros, de los cuales dos serán nombrados por el Ejecutivo y tres serán de los nombrados por la Compañía. Esta junta, así como la parte de la direccion que se estableciere en los Estados-Unidos ó en Europa, ejercerán las funciones que les fueren concedidas por los estatutos, y tendrán los poderes que de tiempo en tiempo se les concedieren en junta general de accionistas.

Art. 17. La Compañía nombrará en esta capital un representante,

ampliamente facultado y autorizado para tratar con el Gobierno federal y las demas autoridades de la República, acerca de todos los negocios relativos á las obligaciones que se le imponen por esta ley y cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga en relacion al asunto.

Art. 18. Cuando se suscitare alguna duda ó cuestion respecto de la interpretacion ó cumplimiento de las estipulaciones del presente contrato, se decidirá por los tribunales federales competentes de la República.

Art. 19. El capital social de la Compañía no excederá, sin autorizacion del Ejecutivo, de cincuenta millones de pesos, dividido en acciones de á cien pesos cada una. Las referidas acciones serán consideradas como propiedad personal, que podrá trasferirse ó de que podrá disponerse libremente, con arreglo á las leyes y con los derechos y franquicias acordados en esta ley.

Art. 20. La misma línea férrea de que se habla en esta ley, y los terrenos y demas propiedades legalmente adquiridos por la Compañía en virtud de cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demas objetos que constituyen el ferrocarril y la línea telegráfica, así como sus ramales y dependencias, se considerarán como propiedad de la Compañía, con el derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que de cualquiera otra propiedad; pero sometida á las prevenciones de las leyes vigentes actualmente, ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, sin que se entienda por esto que se pueden alterar las condiciones de este contrato. Aun en el caso de que por las causas que mas adelante se especificarán, la presente concesion quedare sin valor, la Compañía gozará del dominio pleno y posesion de todas sus propiedades, y de las porciones de ferrocarril y la línea telegráfica que hubiere construido, y conservará inalterable su derecho para que el Gobierno le pague, en la forma establecida en el art. 25, la subvencion que le estuviere adeudando por los kilómetros que hubiese construido.

Art. 21. La Compañía tendrá el derecho de enlazar la vía férrea que va á construir, con cualquier otro ferrocarril existente ó que existiere

en la República, y lo tendrá igualmente para explotar y mantener su ferrocarril en conexion ó consolidacion con cualquiera otra empresa de ferrocarril, de acuerdo con la misma, bajo los términos que juzgue mas convenientes.

CAPÍTULO III.

Concesiones y prohibiciones.

Art. 22. La Compañía limitada del ferrocarril internacional é interoceánico, y cualquiera otra que pueda sucederle en lo futuro, no podrán en ningun tiempo traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones de la presente ley, el ferrocarril, el telégrafo y las propiedades anexas, ni las acciones que emita, á algun Gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningun caso como socio en la empresa; y cualquiera estipulacion hecha con violacion de este precepto, será nula y de ningun valor.

Art. 23. Tampoco podrá la Compañía traspasar ó enajenar las concesiones de esta ley á alguna Compañía ó individuo particular, sin previo permiso del Ejecutivo federal; y cualquier traspaso ó enajenacion hecha sin este requisito, será igualmente nulo y de ningun valor.

Art. 24. La Compañía queda, sin embargo, autorizada para emitir libremente acciones, bonos y obligaciones, y disponer de ellas, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias, con el derecho de explotarlo, y la línea telegráfica, en todo ó en partes, segun se fueren construyendo, para asegurar el pago de dichos bonos y obligaciones y sus intereses, con la condicion de que la hipoteca se hará á favor de individuos ó de asociaciones particulares. Las hipotecas que hiciere la referida Compañía, serán registradas en el registro público de la ciudad de México; y ese requisito se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecucion legal, en lo que se refiere á todas las líneas del ferrocarril de la Compañía, sin necesidad de registro local en los Estados ó lugares por donde pase.

Art. 25. Para auxiliar la construccion de las líneas del ferrocarril y telégrafo á que se refiere esta concesion, el Gobierno se compromete á

dar á la Compañía una subvencion de ocho mil pesos por cada kilómetro de vía que se construya y sea aprobada por el Ministerio de Fomento, segun los términos de esta ley, y esta subvencion será satisfecha despues de la construccion de los primeros ciento cincuenta kilómetros, y sucesivamente por secciones de veinticinco kilómetros concluidos y aprobados por el Ministerio de Fomento; y la obligacion contraida por el Gobierno, en ningun caso se extenderá á dar subvencion por una distancia que exceda del total de 2,621 kilómetros, con excepcion de la línea á Toluca, en el caso ya mencionado en el art. 1º; de la línea que en conexion con el ferrocarril de Veracruz se dirija por la parte mas angosta posible del territorio de la República, y del ramal de Durango á Chihuahua, cuyas dos últimas líneas serán subvencionadas á razon de ocho mil pesos por cada kilómetro de los que resulten.

Art. 26. Para hacer efectiva la expresada subvencion, se emitirán por el Gobierno á favor de la Compañía, luego que se vayan concluyendo y aprobando los kilómetros de que habla el artículo anterior, obligaciones por la cantidad correspondiente á la misma subvencion, sin causar interes, con el título de «Certificados de construccion del ferrocarril internacional mexicano,» que se amortizarán con el 8 por 100 de todos los derechos de importacion que se causaren en las aduanas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Manzanillo, San Blas, Mazatlán y Guaymas, así como en la aduana que se establezca en el punto del Rio Bravo donde termine el ferrocarril, en la del punto donde termine la línea interoceánica del interior en la costa del Pacífico, si no fuere alguno de los ya mencionados, y en la del punto donde termine en la misma costa la línea que en conexion con el ferrocarril de Veracruz, se dirija por la parte mas angosta posible del territorio de la República. Estos certificados serán emitidos por el Ministerio de Fomento, y se comenzarán á amortizar desde el 1º de Enero de 1876. Desde esa fecha ningun importador podrá satisfacer en numerario ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, el 8 por 100 de los derechos que causaren en dichas aduanas, bajo la pena de quedar sujeto á segunda paga; esta será de doble cantidad de lo que la cuota hubiere impor-

tado, exhibiendo la mitad en papel, para que la disposicion de la ley quede en todo caso cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable, segun la regla de la pauta de comisos, á los denunciantes.

Art. 27. La Compañía estará obligada á situar en todos los puntos mencionados, los certificados en cantidad suficiente para que los causantes puedan obtenerlos con la oportunidad debida. En ningun caso podrá la Compañía venderlos á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso y de pagar el triple como multa á favor del Erario.

Art. 28. Para la construccion y explotacion de las líneas de ferrocarril y telégrafo, autorizada por esta ley, se concede á la Compañía el derecho de vía por la anchura de 70 metros en toda la extension de la vía. Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extension fijada, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demas accesorios indispensables del camino y sus dependencias, si fueren propiedad de la nacion se entregarán á la Compañía sin retribucion alguna y en propiedad perpetua. De la misma manera podrá la Compañía tomar de los terrenos nacionales los materiales de toda especie que sean necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del camino y sus dependencias. La Compañía podrá tomar, conforme á las leyes de expropiacion, por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular necesarios para el establecimiento y reparacion de la vía y sus dependencias, estaciones y demas accesorios, sirviendo de base para los avalúos lo que la finca pague de contribucion predial.

Art. 29. Los criaderos metálicos, así como los de carbon de piedra y sal, los mármoles y los demas depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en la línea del camino ó sus ramales, serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de tercero, con tal que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo á las ordenanzas de minería.

Art. 30. Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y lo demas que sea preciso para la construccion y

uso de las líneas de ferrocarril y telégrafo, autorizadas por esta ley, lo mismo que los rieles, durmientes, clavos, locomotoras, trenes y sus accesorios, herramientas y útiles de trabajo, maquinaria para los talleres, fierro, puentes, casas para estaciones, oficinas y almacenes, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, carros y wagones, el alambre y aparatos telegráficos, y los demas materiales necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica, serán libres por el término de quince años, contados desde la fecha de esta ley, de toda clase de derechos de importacion ó aduana, previo aviso al Ministerio de Fomento, y de alcabalas, contribuciones, peajes ó impuestos decretados hasta hoy, ó que en adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos. Para el uso de estas exenciones se observarán las reglas que dicten los Ministerios de Hacienda y Fomento. El camino mismo y sus dependencias naturales é indispensables, así como los capitales empleados en su construccion y explotacion y las acciones de la Compañía, estarán exentos de pago de toda contribucion ó impuesto establecido ó que en lo sucesivo se estableciere, durante el término de cincuenta años, contados desde la fecha de esta ley.

Art. 31. Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar y de cargos concejiles, durante el tiempo que sirvieren en el camino, menos en el caso de guerra extranjera. Tendrá la Compañía el derecho de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales. La Compañía despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó cometa cualquier delito, y auxiliará á la autoridad para su aprehension. La Compañía queda obligada de poner en ejecucion los reglamentos que expida el Ministerio de Hacienda para impedir el contrabando y para la observancia de las leyes fiscales.

Art. 32. El Gobierno federal y los gobiernos de los Estados, impartirán á la Compañía todo género de proteccion y auxilio, en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero; y lo mismo harán las autoridades locales, sin necesidad de órden ni requerimiento de los superiores.

Art. 33. Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Compañía y entregados al juez respectivo, para que sean castigados segun la gravedad de su delito.

Art. 34. Es de la responsabilidad de la Compañía cubrir los jornales de los trabajadores, los materiales y todos los gastos hechos en la construccion del camino, aun cuando los trabajos se ejecutaren por contratistas ó subcontratistas, pues estos lo hacen en representacion de la misma Compañía.

Art. 35. Fijada definitivamente por la Compañía, con aprobacion del Ministerio de Fomento, la direccion de las líneas de la ciudad de México al Pacífico, y de algun punto de la línea al Rio Bravo del Norte, la misma Compañía queda autorizada para hacer en los puntos ó puertos elegidos como término en la costa del Pacífico, y en el punto del término en el Rio Bravo del Norte, las mejoras que fuesen necesarias para la seguridad y facilidad del tráfico, y podrá establecer almacenes, diques y muelles, cobrando por el uso de estos una retribucion moderada, y que se fijará con aprobacion del Ministerio de Fomento. La Compañía tendrá el derecho de adquirir y poseer el terreno necesario, en cada una de las extremidades de las líneas del Pácifico y del Rio Bravo del Norte, con el objeto de establecer almacenes, depósitos, talleres y demas obras necesarias para facilitar la construccion y explotacion de la vía. Al principiar las obras de construccion del camino en sus términos en la costa del Pacífico, ó en su término en el Rio Bravo del Norte, se habilitarán uno y otro punto para el comercio nacional y extranjero, en el caso de que desde antes no lo hubieren sido.

Art. 36. Los buques de la primera línea de vapores-correos que se establecieren del referido puerto de la costa del Pacífico, á Australia y

Asia, y á la América del Norte, á la América Central y del Sur, estarán exentos del pago de derechos de tonelada, faro, anclaje y demas derechos de puerto, y pagarán solamente el de practicaje, cuando lo pidieren. De las mismas franquicias disfrutarán los buques que vengan á dicho puerto, cargados solamente de carbon de piedra, maquinaria y provisiones para el servicio exclusivo de los vapores de dichas líneas, y de carbon de piedra, rieles, materiales de construccion y demas efectos destinados para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica. Si trajeren otras mercancías, no disfrutarán de estas exenciones en la parte que corresponda á las mercancías que no sean de la clase y para los efectos indicados. Estas exenciones subsistirán durante la construccion del ferrocarril del Pacífico al Rio Bravo del Norte, y por el período de cinco años más despues de su conclusion. Bajo las mismas condiciones gozarán igualmente de estas franquicias los buques que lleguen al puerto de Veracruz, trayendo carbon de piedra, rieles, materiales de construccion y demas efectos destinados para la construccion y explotacion de las líneas de la ciudad de México al Pacífico y al Rio Bravo del Norte, y de un punto del ferrocarril de Veracruz al Pacífico, durante el período de construccion de dichas líneas.

Art. 37. El Gobierno mexicano no exigirá ningun derecho por el simple tránsito de pasajeros, correspondencia y mercancías de uno á otro extremo de las líneas del Golfo de México al Pacífico, y del Pacífico al Rio Bravo del Norte y vice versa, durante el período de cincuenta años, contados desde la fecha de la conclusion de cada una de estas líneas respectivamente; y todos los efectos y mercancías destinados solamente á atravesar el camino, y no para su consumo en el país, serán libres de toda especie de derechos de aduana y de puerto, así como de contribuciones ó impuestos de toda clase. El Ministerio de Hacienda fijará las formalidades que deban observarse en la descarga y carga de los efectos y mercancías á uno y otro extremo de las expresadas líneas y en su conduccion por el ferrocarril, á fin de impedir cualquier fraude ó abuso que pudiera cometerse durante su tránsito por el territorio mexicano; pero esas formalidades ó precauciones serán tales, que

no tiendan á demorar ni embarazar el puntual y rápido despacho y tránsito de los trenes y de las mercancías, equipajes y pasajeros. Además del precio de tarifa, la Compañía cobrará un aumento de 50 centavos por cada pasajero y por cada tonelada de mercancías de puro tránsito al través del país, y la Compañía recaudará este aumento por cuenta del Gobierno, sin gravámen para este, verificándose cada semestre la liquidacion y entrega del saldo.

Art. 38. Las obligaciones que contrae la Compañía respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida el cumplimiento de las mismas obligaciones; la suspension durará solamente por el tiempo que dure el impedimento, debiendo la Compañía presentar al Ejecutivo federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento. Por el solo hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del tiempo señalado, no podrá ya alegarse por la Compañía, en ningun tiempo, la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá la Compañía presentar al Gobierno federal las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo menos dentro de dos meses despues de haber cesado aquel, haciendo la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á la Empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más. Se abonará tambien á la Compañía el tiempo que el Ejecutivo empleare en el exámen y aprobacion de los planos de que habla el art. 5º de esta ley, si este término fuera mayor de un mes.

Art. 39. Además de las otras obligaciones expresadas en esta ley, la Compañía tendrá las siguientes:

1ª No podrá trasportar ninguna fuerza armada extranjera sin expreso permiso del Gobierno federal.

2ª No podrá trasportar efectos pertenecientes á una potencia beligerante ó declarados contrabando de guerra por las leyes de la República Mexicana, sin expresa autorizacion del Gobierno federal.

3ª A los tres meses de la fecha de esta ley, dará la Compañía una fianza, á satisfaccion del Ejecutivo, por valor de cuatrocientos mil pesos, siendo indispensable este requisito para la existencia y validez de las concesiones hechas en esta ley, y perdiendo dicha Compañía la suma expresada en caso de que no cumpla con las obligaciones señaladas en el art. 7º

4ª El Gobierno federal tiene el derecho de colocar un alambre telegráfico en los postes de la Compañía.

Art. 40. Las concesiones hechas por esta ley, caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

1ª Por faltar á alguna de las obligaciones especificadas en las cláusulas del artículo anterior.

2ª Por no construir los primeros ciento cincuenta kilómetros, los tramos de trescientos kilómetros, y no concluir todo el camino dentro de los términos fijados en los arts. 7º y 9º

3ª Por enajenar ó traspasar esta concesion ó los derechos que de ella se deriven, á algun gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirlo como socio en la Empresa. En cualquiera de los casos aquí especificados, perderá la Compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá el Gobierno disponer á su arbitrio; pero la referida Compañía conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion.

Art. 41. La Compañía presentará al Ministerio de Fomento un informe anual, bajo protesta de ser verdadero, sobre el monto de las acciones emitidas; su deuda consolidada y flotante; los nombres y la residencia de los directores y empleados superiores de la Compañía; el número de kilómetros de camino construido y en explotacion cada año; una descripcion de las secciones de camino reconocidas y en vía de construccion; la suma recibida por pasajeros y por flete, respectivamente; los gastos del camino en explotacion y sus accesorios; el número de pasajeros conducidos y la suma de flete trasportado, especificando la clase de la carga conducida.

CAPÍTULO IV.

Tarifas.

Art. 42. Las secciones de ferrocarril, segun fuere concluyéndolas la Compañía, serán inmediatamente examinadas, á sus expensas, por un ingeniero nombrado por el Ejecutivo, el cual, oido el parecer de aquel, autorizará ó no la explotacion del tramo. En caso de no autorizar la explotacion, el Ejecutivo publicará el informe del ingeniero que haya intervenido, y las causas del disentimiento. Luego que se pongan al uso público los tramos del camino, la Compañía fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos y demas, no pudiendo exceder de los precios siguientes:

Por flete de cada tonelada de veinte quintales de 45,38 kilógramos cada una, de mercancías:

Primera clase	$ 0 06	por kilómetro.
Segunda	0 04	,,
Tercera	0 02½	,,

Por el trasporte de pasajeros:

Primera clase	$ 0 03	por kilómetro.
Segunda	0 02	,,

La Compañía no tendrá obligacion de recibir menos de 25 centavos por cualquiera cantidad de flete, ni menos de 10 centavos por un pasajero por cualquiera distancia.

Art. 43. La Compañía tiene facultad para establecer sus tarifas de fletes y pasajeros con relacion á las dificultades y gastos de traccion de los diversos puntos de la línea, sin necesidad de guardar proporcion al número de kilómetros de toda la vía, con tal que el flete ó pasaje no exceda en ningun kilómetro del máximum fijado en el artículo anterior y en el siguiente.

Art. 44. Se establecerán tarifas especiales, que se someterán á la apro-

bacion del Gobierno, para los objetos ó efectos que prudencialmente no deban sujetarse á peso ó medida.

Art. 45. Si la Compañía modificare sus tarifas, que contengan precios menores que el máximum fijado en este contrato, ó menores que el máximum que pueda establecerse despues de dos años, conforme al artículo 46, no podrá comenzar á regir la alteracion que hiciese subiendo las tarifas de mercancías dentro del máximum, sino despues de cuatro meses de avisar al público, ó dentro de dos si las bajase.

Art. 46. Dos años despues de concluida la vía total, y de haber sido puesta en explotacion, la Compañía, de acuerdo con el Ejecutivo, modificará las tarifas de mercancías y pasajeros; pero sin impedir que la utilidad de los accionistas sea por lo menos de un 10 por 100 anual.

La distribucion de efectos de las tres clases en la tarifa de mercancías se hará de acuerdo con el Gobierno cada dos años, á contar desde la conclusion del camino, á no ser que para este efecto la ley señale en lo futuro períodos mayores.

Desde que comience la explotacion del camino hasta Querétaro, y sucesivamente la de las demas secciones, los cereales nacionales, los rieles y material para ferrocarriles, se considerarán siempre en la tercera clase.

Art. 47. El cobro por telégramas que se trasmitieren por las líneas de la Compañía, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, direccion y firma, que se trasmita á una distancia hasta de cien kilómetros, quince centavos. Por cada diez kilómetros más de distancia, ó por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez primeras, se pagará, cuando más, la parte proporcional á quince centavos por diez palabras en cien kilómetros.

Art. 48. El Gobierno disfrutará, en la conduccion de tropas, trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas, y cualquier otro objeto ó efecto destinado al servicio público, que se conduzcan de uno á otro punto de las líneas de la Compañía, así como en el pasaje de militares y empleados federales que caminen por objeto de servicio público, la

baja de un sesenta por ciento sobre los precios que se cobren segun la tarifa general fijada en esta ley; pero para evitar los abusos que en esta parte pudieren cometerse, queda estipulado que en cada marcha de tropas ó conduccion de trenes, municiones ó efectos y de pasaje, se dará por el Gobierno ó por los funcionarios superiores, autorizados para este objeto por el Gobierno, una órden especial para los directores de la línea.

Los inmigrantes que llegaren á la República con la debida autorizacion del Gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.

Art. 49. Por el término de quince años, contados desde la publicacion de esta ley, la Compañía hará grátis en sus líneas de ferrocarril, segun se vayan poniendo en explotacion, la conduccion de correspondencia, impresos y empleados despachados por la Administracion de Correos en el servicio de la misma; pero ese servicio será de manera que no se introduzca por ese motivo ninguna variacion en los reglamentos y disposiciones de la Compañía sobre hora de salida y detencion en los puntos que tenga á bien fijar.

Pasados los quince años, el servicio de correo por las líneas de la Compañía será materia de contrato.

Art. 50. Dentro de seis meses, contados desde la fecha de esta ley, cualquiera de las otras dos empresas, Internacional de Tejas ó Union Contract, ó ambas, podrán unirse, para todos los efectos de la concesion, con la Compañía mexicana, sobre las bases que mútuamente convengan y con aprobacion del Ejecutivo.

En uso de la autorizacion que se concedió al Ejecutivo por la ley de 10 de Diciembre de 1872, y en cumplimiento del acuerdo del Congreso de 12 del corriente, ha celebrado el contrato que precede con la Junta directiva de la Compañía mexicana limitada de los ferrocarriles interoceánico é internacional, cuyo contrato, en cumplimiento de lo dispuesto en la ley citada, se someterá á la aprobacion del Congreso de la Union.

México, Noviembre 20 de 1873.—*B. Balcárcel.*—*Antonio Mier y Ce-*

lis.—Pedro del Valle.—Estéban Benecke.—Angel Lascurain.—Guillermo Barron.—Miguel Rul.—Cayetano Rubio.—Miguel Lizardi.—Pio Bermejillo.—David Fergusson.—Sebastian Camacho.—Cárlos Félix.—Manuel Mendoza Cortina.—José María Landa.

Decreto.—Diciembre 17 de 1873.

Se aprueba el convenio celebrado el 15 de Marzo de 1873 entre el Ministro de Fomento y la Compañía limitada del ferrocarril mexicano.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«Artículo único. Se aprueba en todas y cada una de sus partes, el convenio celebrado en 15 de Marzo de 1873, entre el Ministerio de Fomento, facultado por el decreto de 10 de Mayo de 1872, y la Compañía limitada del ferrocarril mexicano, representada por los Sres. Guillermo Barron, George B. Crawley, Antonio Escandon y José M. Gibbs.

Palacio del Congreso de la Union. México, Diciembre 17 de 1873.—*Alfonso Lancaster Jones*, diputado presidente.—*Julio Zárate*, diputado secretario.—*S. Nieto*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 17 de Diciembre de 1873.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Independencia y libertad. México, Diciembre 17 de 1873.—*B. Balcárcel.*

***CONVENIO** celebrado entre el Ministro de Fomento y la Compañía limitada del ferrocarril mexicano.*

Art. 1º La tarifa máxima perpetua de frutos nacionales destinados á la exportacion para el extranjero, se fija á razon de tres pesos por carga de 16 arrobas desde México á Veracruz, y la parte proporcional de esa cuota segun el número de kilómetros recorridos desde las estaciones intermedias hasta el puerto. Desde la expedicion de esta ley hasta la conclusion del muelle que ha de hacer la Compañía, será de dos pesos por carga la tarifa para los expresados efectos que se exporten al extranjero. Quedan exceptuados de esta rebaja de fletes, la vainilla, el café, el tabaco, el cacao, la cochinilla, el añil, el algodon, el lino, las maderas finas y las de tinte, los cuales pagarán á razon de cuatro pesos por carga de México á Veracruz, y la parte proporcional de esta cuota desde los puntos intermedios hasta Veracruz.

Los frutos nacionales consignados á la exportacion que partan desde cualquier punto despues de la estacion de Boca del Monte, pagarán además seis centavos por carga.

Concluida la construccion del muelle, en lugar de seis centavos solo pagarán tres centavos los efectos á que se refiere la fraccion anterior, que se despachen por el muelle de la Compañía y no se descarguen en Veracruz.

A fin de que los efectos destinados á la exportacion puedan disfrutar de las rebajas concedidas en este artículo, la Compañía expedirá documentos en que se exprese la circunstancia de su destino. Los consignatarios ó dueños de los efectos podrán, dentro de cinco dias contados desde la llegada de aquellos á Veracruz, avisar á la Compañía que no exportarán, pagando en el acto la diferencia del flete. La Compañía tendrá el derecho de exigir á los interesados, que comprueben la exportacion de los efectos nacionales, á cuyo fin se les presentará, dentro del término de un mes contado desde el dia de la llegada de los efectos á Veracruz, copia certificada de los documentos aduanales y de embarque que justifiquen la exportacion, conforme á las leyes. Pasado

este plazo sin haberse hecho la justificacion, el responsable incurrirá en una multa á favor de la Compañía, de tres tantos del importe del flete que hubieren causado los efectos.

Art. 2º En el tráfico de mercancías y pasajeros entre Puebla y la estacion de San Márcos y vice versa, solo se considerará para el cobro de fletes y pasajes, la distancia kilométrica correspondiente á la que hay entre los dos puntos expresados por la carretera pública directa que existe entre los mismos puntos.

Esta condicion dejará de ser obligatoria para la Compañía si llegase á construirse por ella ó por otro individuo ó corporacion, el tramo de ferrocarril de San Márcos á Puebla.

Art. 3º La Compañía no cargará mas flete por kilómetro entre San Márcos y Puebla y vice versa, que lo que cobre por cada kilómetro entre Boca del Monte y San Márcos, ó entre Apizaco y México.

Luego que esté en explotacion la línea férrea de Jalapa á San Márcos, las mercancías que se trasporten por esta vía causarán por su tránsito de San Márcos á Puebla y vice versa, el mismo flete que se regulará conforme al artículo anterior.

Art. 4º Si cuando esté concluida y puesta en explotacion la línea de Jalapa á San Márcos, la tarifa de fletes, conforme á la concesion de 26 de Mayo de 1868, fuere mas baja que la de la vía férrea de Veracruz á México, se observará aquella tarifa para el trasporte de las mercancías desde San Márcos á Puebla, y vice versa.

Art. 5º La Compañía tiene facultad para establecer sus tarifas de fletes y pasajes con relacion á las dificultades y gastos de traccion de los diversos puntos de la línea, sin necesidad de guardar proporcion al número de leguas de toda la vía, con tal que el flete ó pasaje no exceda en ningun kilómetro del máximum que fija el artículo 13 de la ley de 27 de Noviembre de 1867 ó el máximum fijado en este contrato.

Art. 6º La Compañía podrá tomar, en todo caso, como base para la deduccion del 20 y 60 por 100 que establece el art. 14 de la ley de 11 de Noviembre de 1868 para el trasporte de los frutos nacionales, el máxi-

mum de la tarifa de mercancías que fija el art. 13 de la ley de 27 de Noviembre de 1867.

Art. 7º Regirá como máximum la siguiente tarifa en el trasporte de los objetos que en seguida se enumeran:

Perros...$	0 01	por kilómet.
Ganados de todas clases.................................. ,, siempre que se ocupe un wagon inglés tomado por entero.	0 25	por idem,
En el caso de que no se tome un wagon por entero, el precio por cabeza de ganado mayor de todas clases, será de..$ de México á Veracruz y vice versa.	22 71	
Cadáveres.. ,, en wagon separado en tren de mercancías.	0 50	por kilómet.
Equipajes... ,,	18 00	por carga de México á Veracruz y vice versa.
A cada pasajero se le permite llevar libres 15 kilógramos.		
Coches y carretelas, carruajes comunes de cuatro ruedas en plataforma, á.................................$	2 15	por kilómet.
Carruajes ligeros de 4 ruedas en plataforma, á... ,,	1 43	por idem.
Plata acuñada: en barras ó en tejos ó labrada.... ,,	3 00	por millar, de México á Veracruz y vice versa.
Oro acuñado: en barras ó en tejos..................... ,,	1 50	por millar, de México á Veracruz y vice versa.
Joyería y piedras preciosas.............................. ,,	3 00	por millar, de México á Veracruz y vice versa.

Art. 8º Los que quieran que sus efectos ó mercancías de cualquiera clase que sean, suban ó bajen en la línea por el tren de pasajeros, pagarán á la Compañía como máximum 18 pesos por carga de 16 arrobas entre Veracruz y México y vice versa.

Por los bultos que no lleguen á una arroba, se pagará el precio correspondiente á una arroba.

Art. 9º Si la Compañía modificare sus tarifas que contengan precios menores que el máximum fijado en este contrato ó en el art. 13 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, ó menores que el máximum que pueda establecerse despues de dos años, conforme al art. 15 de la ley de 11 de Noviembre de 1868, no podrá comenzar á regir la alteracion que hiciese subiendo las tarifas de mercancías dentro del máximum, sino despues de cuatro meses de avisar al público.

Art. 10. El 12 por 100 de que habla el art. 15 de la ley de 11 de Noviembre de 1868, se reduce al 8 por 100 para los efectos que el mismo artículo expresa.

Art. 11. La rebaja de 75 por 100 en la conduccion de tropas y efectos del Gobierno federal, continuará haciéndose sobre los precios que se cobren al público en la tarifa de pasajeros y en la de efectos extranjeros. Continuará de la misma manera la rebaja en favor de los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorizacion del Gobierno federal.

Art. 12. La subvencion de 560,000 pesos anuales que conforme á la ley de 27 de Noviembre de 1867 se pagaba á la Compañía en «Bonos del ferrocarril de Veracruz á México,» se pagará con el tanto por ciento sobre los derechos de importacion causados en los puertos de Veracruz, Tampico, Matamoros, Mazatlán y Manzanillo, que sea necesario para cubrir la expresada subvencion y que se separará en las aduanas respectivas, y el producto se entregará mensualmente á los agentes de la Compañía, quedando para el efecto en toda su fuerza y vigor lo que se dispone en el art. 20 de la ley de 11 de Noviembre de 1868.

Art. 13. Queda autorizada la Compañía para emitir obligaciones en cantidad suficiente para cubrir el valor nominal de las acciones que tiene en su poder, con tal que el interes de los fondos que obtenga no exceda del 12 por 100 anual.

Las acciones que tiene en su poder la Compañía quedarán por este hecho anuladas.

Art. 14. Con las condiciones que expresa el artículo anterior, queda tambien facultada la Compañía para emitir obligaciones á fin de obtener los fondos necesarios para pagar la deuda contraida por el trasporte del material fijo y rodante de la línea de México á Puebla.

Art. 15. Se autoriza tambien á la Compañía para emitir obligaciones ó acciones privilegiadas sobre la vía férrea, no pudiendo exceder el interes de aquellas de 8 por 100 anual, con el objeto de conseguir fondos que se destinen á amortizar los intereses insolutos y los que se causen hasta fin del presente año por las deudas contraidas con conocimiento y aprobacion de la Junta general de accionistas.

Art. 16. La emision de las obligaciones y acciones privilegiadas, de que se trata en los tres artículos anteriores, se hará previa la aprobacion de la Junta general de accionistas y conforme á los arts. 39 y 40 de los estatutos.

Art. 17. Se permite á la Compañía del ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa, vender á la Compañía limitada del ferrocarril mexicano la concesion para construir dicho ferrocarril de Veracruz á Puebla por Jalapa, conforme á la ley de 26 de Mayo de 1868, sujetándose esta última Compañía en todo á lo prevenido en dicha ley y en la de 25 de Mayo de 1871, con las modificaciones contenidas en la presente.

Art. 18. La Compañía del ferrocarril mexicano tiene la facultad de hipotecar, siempre que no sea á un gobierno extranjero, los tramos de la vía férrea por Jalapa, construidos ó que se construyeren en adelante, hasta por la cantidad de diez mil pesos por cada kilómetro, con el fin de adquirir fondos para las obras del mismo camino.

Art. 19. El tráfico entre Veracruz y Jalapa por la vía férrea se hará comenzando desde la estacion del ferrocarril mexicano en Veracruz hasta la Tejería, por traccion de vapor. Desde este punto hasta encontrar la línea construida actualmente por D. Ramon Zangróniz, podrá emplearse la traccion animal, continuando del mismo modo hasta Perote. La Compañía limitada no podrá levantar el material fijo del ferrocarril de Jalapa correspondiente á la parte que no ha de usarse, conforme á este artículo, sino despues de haber construido y puesto en

explotacion el dicho tramo que ha de unir este camino con la Tejería. Por este tramo no pagará subvencion alguna el Gobierno.

Art. 20. En el reembolso de la subvencion de que habla el art. 5º de la ley de 26 de Mayo de 1868, se comprenderá lo ministrado por el Erario para subvencionar la parte del camino que se suprimirá conforme al artículo anterior.

Art. 21. El tramo de Veracruz á Jalapa deberá estar concluido en el término de diez y ocho meses, contados desde la publicacion de esta ley, y el de Jalapa á la estacion de San Márcos deberá concluirse en el término de dos años, contados desde la terminacion del camino hasta Jalapa.

Art. 22. La Compañía limitada del ferrocarril mexicano queda dispensada de la obligacion impuesta por el decreto de 26 de Mayo de 1868, de construir el tramo del camino de fierro entre San Márcos y Puebla.

Art. 23. El período de 65 años á que se refieren los arts. 1º y 8º de la ley de 26 de Mayo de 1868, será de 99 años, contados desde la publicacion de esta ley.

Art. 24. Para el caso de devolucion del ferrocarril, ya sea porque espire el plazo de 99 años, ya sea por motivo de caducidad, si no se tuviere arreglo para cambio de tráfico en el tramo de la Tejería á Veracruz, la Empresa queda obligada á reponer la parte que ahora se le permite levantar de la vía hasta Veracruz, y entretanto la reponga deberá permitir el paso libre de los trenes y carros del ferrocarril de Jalapa por el tramo entre San Juan y Veracruz.

Art. 25. Las únicas causas de caducidad de la concesion de 26 de Mayo de 1868 y de 25 de Mayo de 1871, son las siguientes:

1ª Por hipotecarla, cederla ó enajenarla en todo ó en parte á un gobierno extranjero.

2ª Por hipotecar la vía en mayor cantidad de la que expresa el art. 18 de este contrato, ó por cederla ó enajenar la concesion á cualquier individuo ó corporacion, sin obtener en los casos de este artículo la previa aprobacion del Ejecutivo federal.

3ª Por la suspension absoluta de los trabajos durante dos meses en toda la línea sin causa justificada ante el Ejecutivo federal.

4ª Por no terminar la vía en los plazos fijados en el art. 21 de este contrato ó en el artículo siguiente.

Art. 26. Si concluido el plazo señalado para la construccion total de la vía, esta no hubiere sido abierta á la explotacion, la Compañía queda obligada á pagar una multa de 5,000 pesos por cada mes que trascurriere desde el dia en que habria debido terminarse la vía; y si pasare un año sin que la Compañía diese término á la construccion del mismo ferrocarril, el Gobierno podrá declarar definitivamente la caducidad de la concesion.

En este evento, el Gobierno podrá tomar posesion de la vía ó adjudicarla á otra empresa, pagando previamente en ambos casos á los dueños de la concesion caduca, en dinero efectivo y conforme al avalúo de peritos, las obras construidas y el material existente. Del precio de estimacion que hicieren los peritos, deducirá el Gobierno lo que le correspondiere por la subvencion no reembolsada.

Art. 27. La Compañía limitada del ferrocarril mexicano, usando del derecho que le concede el art. 36 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, construirá, sin tener por esto privilegio, un muelle en el puerto de Veracruz, contiguo á la estacion de la Caleta. Dicho muelle y las demas obras que en él construya la Compañía para su uso y explotacion, serán propiedad perpetua y exclusiva de la misma Compañía.

Art. 28. El público podrá hacer uso del muelle para la carga y descarga de los efectos, pagando en uno y en otro caso á la Compañía, 50 centavos por cada tonelada por la conduccion de las mercancías desde la estacion de la Caleta hasta el muelle y vice versa, y por el uso del muelle en ambos casos, siendo de cuenta del público los gastos de carga y descarga, ó pagando á la Compañía si quisiere que ella se encargue de estas operaciones.

Art. 29. La Compañía limitada podrá poner lanchas alijadoras de vapor para la carga y descarga de los efectos por el referido muelle. Los artículos trasportados directamente de la vía férrea al muelle ó de este á aquella, causarán un peso por cada tonelada desde la estacion de la Caleta hasta el costado del buque y vice versa.

Art. 30. Los efectos destinados á la exportacion podrán permanecer durante cinco dias en los almacenes de la estacion de la Caleta ó en los wagones, sin causar ningun almacenaje ni mas gasto que el especificado en el artículo anterior: pasado dicho término, causarán el almacenaje que se fije en los reglamentos de la Compañía.

Art. 31. El muelle deberá estar concluido en el término de diez y ocho meses contados desde la publicacion de esta ley ó en menor tiempo, si los ensayos que haga la Compañía para la construccion mas acelerada del expresado muelle dieren un resultado satisfactorio. El término fijado en este artículo no correrá para la Compañía si sobreviniese algun caso fortuito ó de fuerza mayor. La Compañía, despues de practicar los expresados ensayos, presentará al Ministerio de Fomento, para su aprobacion, los planos bajo los que haya de construirse la obra.

Art. 32. El Supremo Gobierno tendrá derecho de adquirir la propiedad del muelle con sus obras accesorias y necesarias para su explotacion, despues de pasados treinta años de haber comenzado á explotarse por la Compañía; y el precio que deberá pagarse por la adquisicion, será fijado de comun acuerdo por el Gobierno y la Compañía. Caso de no haberlo, se fijará el precio por dos peritos nombrados uno por cada parte y un tercero en discordia elegido por ambas. El precio deberá ser pagado por el Erario nacional al contado en dinero efectivo, y la venta será libre para la Compañía de toda contribucion fiscal y de todo gasto.

Art. 33. Terminados los diez años en que el muelle y sus obras anexas han de estar exentos de todo impuesto, gabela ó contribucion decretadas ó por decretar, de conformidad con lo establecido en el art. 7º de la ley de 27 de Noviembre de 1867, no podrá imponerse ninguna contribucion, gravámen ni condicion por el muelle ni por su uso, diversos de los decretados ó que se decretaren por el tráfico y uso del muelle nacional de Veracruz, y deberán ser iguales los reglamentos fiscales y de policía que en uno y otro hayan de observarse para las operaciones de carga y descarga, así como lo serán en ambos la vigilancia que las autoridades hayan de tener para asegurar los intereses fiscales.

Si despues de vencidos los diez años de que se habla al principio de este artículo, se decretare algun impuesto ó gasto fiscal que deba ser pagado por la Compañía, esta podrá cobrar sobre los cincuenta centavos y el peso de que se habla en los arts. 28 y 29 de esta ley, la cantidad que sea necesaria para que no se grave con el pago de dicho gasto ó impuesto.

Art. 34. El despacho de las mercancías por los empleados de la aduana de Veracruz se hará en un departamento á propósito de la estacion de la Caleta, salvo que se disponga otra cosa por el Ministerio de Hacienda, sin obligar en tal caso á la Compañía á trasportar las mercancías á las oficinas de la aduana, debiendo sujetarse á los reglamentos y vigilancia que establezca el mismo Ministerio para asegurar los intereses fiscales.

En uso de la autorizacion que se concedió al Ejecutivo por la ley de 10 de Mayo de 1872, relativa á la baja de fletes de los frutos nacionales destinados á la exportacion, ha celebrado el convenio que precede con los señores directores de la Compañía limitada del ferrocarril mexicano residentes en esta capital, y con el Sr. Jorge B. Crawley en representacion de los directores residentes en Lóndres, en virtud de las facultades que le confirieron al efecto.

Y en cumplimiento de lo dispuesto por la ley citada, se someterá dicho convenio á la aprobacion del Congreso de la Union, bajo el concepto de que si no aprobase todos y cada uno de sus artículos en los términos estipulados, quedarán sin efecto todos los puntos convenidos, aun aquellos que son de la competencia del Ejecutivo.

México, Marzo 15 de 1873.—*Blas Balcárcel.—Guillermo Barron.—George B. Crawley.—Antonio Escandon.—José Gibbs.*

En la ciudad de México, á diez y siete de Diciembre de mil ochocientos setenta y tres, reunidos en el Ministerio de Fomento los Sres. J. H. Gibbs, Jacobo Lonergan y Juan O'Gorman, directores de la junta local de la Compañía limitada del ferrocarril mexicano, expuso el Ministro de Fomento, por acuerdo del Presidente de la República, que

deseando se consideren y atiendan en cuanto sea posible algunas observaciones hechas en la actual discusion del Congreso, sobre el convenio celebrado entre el Gobierno y la Compañía en quince de Marzo del presente año, insistia de nuevo en algunas modificaciones favorables al interes público, especialmente la de suprimir las excepciones de ciertos efectos nacionales, expresadas en el art. 1º, estableciendo que la rebaja de tarifas se aplique á todos los destinados á la exportacion para el extranjero, y que al mismo tiempo se corrijan algunos errores notados en las copias que se sacaron del convenio, con cuyas modificaciones y correcciones continuará el Gobierno prestando su apoyo en la discusion del convenio ante el Congreso nacional.

Habiendo hecho los directores mencionados las observaciones conducentes á esta materia, y discutidos los puntos á que se refirió el Ministro de Fomento, estuvieron conformes los mismos directores en que se hicieran al citado convenio de quince de Marzo de este año, las modificaciones y correcciones siguientes:

Primera. Se suprime la excepcion relativa á que no debieran gozar de la rebaja de fletes los efectos nacionales mencionados al fin del párrafo primero; y en consecuencia, regirá para todos los efectos nacionales, sin excepcion, que se destinen á la exportacion para el extranjero, el pago de fletes establecidos en el art. 1º del convenio.

Segunda. El cobro de multas de que habla la última fraccion del artículo 1º, deberá hacerse por medio de la autoridad judicial, á la que ocurrirá la Compañía para este efecto, con arreglo á las leyes.

Tercera. Se rectifica el error que al sacar las copias del convenio se cometió en el art. 12, en el cual, en lugar de las palabras «se pagará con el tanto por ciento sobre los derechos de importacion,» deberá leerse: «se pagará *durante diez años* con el tanto por ciento sobre los derechos de importacion;» pues conforme á lo que se convino entre el Gobierno y la Compañía, la variacion en el modo de pago de la subvencion, como se fija en dicho art. 12, fué solo por el término de diez años, y no por el resto del tiempo en que ha de continuarse pagando la subvencion, con arreglo á la ley de once de Noviembre de mil ochocientos sesenta y ocho,

Cuarta. Se rectifica igualmente el error padecido al copiar el art. 29, en cuyo principio, en vez de leerse: «La Compañía limitada podrá poner lanchas alijadoras de vapor,» debe leerse: «La Compañía limitada deberá poner lanchas alijadoras de vapor.»

Quinta. El Gobierno tendrá derecho de mandar colocar un alambre telegráfico en los postes de las líneas telegráficas de la Compañía, la que no exigirá por esto ninguna compensacion, siendo de cuenta del Gobierno la colocacion, conservacion y reparacion de dicho alambre, y estableciendo sus oficinas telegráficas con independencia de las de la Compañía. El Gobierno conservará el derecho de tener el referido telégrafo mientras lo posea y administre por sí mismo.

En consideracion á que lo expresado en esta acta no importa ningun gravámen para el Gobierno ni para el público, sino tan solo modificaciones favorables á la agricultura y al comercio de la República, á la vez que se rectifican errores padecidos al copiar el convenio de quince de Marzo de este año, el Ministro de Fomento, por acuerdo del Presidente de la República, conviene en aceptar lo comprendido en las cláusulas insertas, las que por parte del Gobierno y de la Compañía limitada, serán fielmente cumplidas; y en prueba de lo cual, suscriben la presente acta el Ministro de Fomento y los directores antes mencionados.—*Blas Balcárcel*, Ministro de Fomento.—*J. H. Gibbs.—Jacobo Lonergan.—Juan O'Gorman.*

Decreto.—Enero 16 de 1874.

Se modifica y adiciona el convenio celebrado el 15 de Marzo de 1873, entre el Ministerio de Fomento y la Compañía limitada del ferrocarril mexicano, conforme á las bases contenidas en la acta de 17 de Diciembre del mismo año.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«Artículo único. Se modifica y adiciona el convenio celebrado en 15 de Marzo de 1873, entre el Ministerio de Fomento y la Compañía limitada del ferrocarril mexicano, conforme á las bases contenidas en el acta de 17 de Diciembre del mismo año, en los siguientes términos:

«I. El art. 1º quedará así:

«Art. 1º La tarifa máxima perpetua de frutos nacionales destinados á la exportacion para el extranjero, se fija á razon de tres pesos por carga de diez y seis arrobas desde México á Veracruz, y la parte proporcional de esa cuota, segun el número de kilómetros recorridos desde las estaciones intermedias hasta el puerto. Desde la expedicion de esta ley hasta la conclusion del muelle que ha de hacer la Compañía, la tarifa será de dos pesos por carga para los mencionados efectos que se exporten al extranjero. Los frutos nacionales consignados á la exportacion, que partan desde cualquiera punto despues de la estacion de Boca del Monte, pagarán además seis centavos por carga. Concluida la construccion del muelle, en lugar de seis centavos, solo pagarán tres centavos los efectos á que se refiere la fraccion anterior, que se despachen por el muelle de la Compañía y no se descarguen en Veracruz. A fin de que los efectos destinados á la exportacion puedan disfrutar de las rebajas concedidas en este artículo, la Compañía expedirá documentos en que se exprese la circunstancia de su destino. Los consignatarios ó dueños podrán, dentro de cinco dias, contados desde la llegada de los efectos á Veracruz, avisar á la Compañía que no exportarán, en cuyo caso pagarán en el acto la diferencia del flete. La Compañía tendrá derecho para exigir á los interesados que justifiquen la exportacion de los efectos nacionales, á cuyo fin le presentarán dentro del término de un mes contado desde el dia de la llegada de los efectos á Veracruz, copia certificada de los documentos aduanales y de embarque que justifiquen la exportacion, conforme á las leyes. Pasado este plazo sin haberse hecho la justificacion, el responsable incurrirá en una multa á favor de la Compañía, de tres tantos del importe del flete que hubieren causado los efectos. El cobro de estas multas deberá hacerse por medio de la autoridad judicial conforme á las leyes.

«II. El art. 12 quedará como sigue:

«Art. 12. La subvencion de quinientos sesenta mil pesos anuales, que conforme á la ley de 27 de Noviembre de 1867, se pagaba á la Compañía en bonos del ferrocarril de Veracruz á México, se pagará durante diez años con el tanto por ciento de los derechos de importacion causados en los puertos de Veracruz, Tampico, Matamoros, Mazatlan y Manzanillo, que sea necesario para cubrir la expresada suma, y que se separará en las aduanas respectivas, y el producto se entregará mensualmente á los agentes de la Compañía; quedando para el efecto en toda su fuerza y vigor lo que se dispone en el art. 20 de la ley de 11 de Noviembre de 1868. Concluidos dichos diez años, seguirá haciéndose el pago de la subvencion expresada, con arreglo á esa ley de 11 de Noviembrede 1868.

«III. El art. 29 quedará como sigue:

«Art. 29. A la conclusion del muelle que construya la Compañía, pondrá esta lanchas alijadoras de vapor para la carga y descarga de los efectos por el referido muelle. Los artículos trasportados directamente de la vía férrea al muelle, ó de este á aquella, causarán un peso por cada tonelada de la estacion de la Caleta hasta el costado del buque, y vice versa.

«IV. En el citado convenio de 15 de Marzo se considerará el siguiente artículo:

«Art. 35. El Gobierno tiene derecho de mandar colocar un alambre en los postes de las líneas telegráficas de la Compañía, la que no exigirá por esto ninguna compensacion, siendo de cuenta del Gobierno la colocacion, conservacion y reparacion de dicho alambre, y estableciendo sus oficinas telegráficas con independencia de las de la Compañía. El Gobierno conservará el derecho de tener el referido telégrafo, mientras lo posea y administre por sí mismo.

«Palacio del Congreso de la Union. México, Enero 16 de 1874.—*M. Romero Rubio*, diputado presidente.—*Julio Zárare*, diputado secretario.—*S. Nieto*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 16 de Enero de 1874.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo cominico á vd. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Independencia y libertad. México, Enero 16 de 1874.—*Balcárcel.*—Ciudadano.....

Decreto.—Enero 17 de 1874.

Se aprueba el contrato celebrado el 20 de Noviembre próximo pasado entre el Ejecutivo de la Union y los Sres. Angel G. Lascurain, Estéban Benecke y Sebastian Camacho, representantes de la Compañía mexicana limitada, sobre construccion de un ferrocarril internacional é interoceánico y su correspondiente telégrafo.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«Artículo único. Se aprueba el contrato celebrado el 20 de Noviembre próximo pasado entre el Ejecutivo de la Union y los Sres. Angel G. de Lascurain, Estéban Benecke y Sebastian Camacho, representantes de la Compañía mexicana limitada, sobre construccion de un ferrocarril internacional é interoceánico y su correspondiente telégrafo, en los siguientes términos:

CAPÍTULO I.

Construccion de la vía férrea.

Art. 1º Se autoriza á D. Antonio Mier y Celis, á D. Pedro del Valle, á D. Estéban Benecke, á D. Angel Lascurain, á D. Guillermo Barron, á D. Miguel Rul, á D. Cayetano Rubio, á D. Miguel Lizardi, á D. Pio Bermejillo, á D. David Fergusson, á D. Sebastian Camacho, á D. Cárlos Félix, á D. Manuel Mendoza Cortina y á D. José María Landa, y á la Com-

pañía limitada que organicen, para construir y explotar una línea férrea y su correspondiente telégrafo desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico y hasta el Rio Bravo del Norte, y desde un punto del ferrocarril de Veracruz hasta el mismo Océano, y desde el puerto del Progreso hasta la ciudad de Mérida.

Art. 2º El trazo que deberá seguir la vía desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, será el que, conforme á los reconocimientos que haga la Compañía, aprobados por el Ministro de Fomento, apareciere ser el más á propósito para poner á la capital de la República en comunicacion, sea por medio de la línea principal, ó de los ramales necesarios, tan inmediatos como fuere practicable, con las ciudades de Querétaro, Celaya, Salamanca, Morelia, Guanajuato, Silao, Leon, Lagos, Guadalajara y Toluca, si la Compañía pudiese adquirir la concesion otorgada por la ley de 10 de Octubre de 1870, para construir el ferrocarril de México á Toluca sin el ramal de Cuautitlán y para que, en conexion con el ferrocarril de Veracruz, forme una línea interoceánica, desde el Golfo de México al Pacífico, que terminará en el puerto de San Blas ó en cualquiera otro punto de la costa del Pacífico, comprendido desde el puerto del Manzanillo al de San Blas, que, despues de practicados los reconocimientos necesarios, fuere escogido como el más á propósito por la Compañía con aprobacion del Ministerio de Fomento.

Art. 3º La vía hasta el Rio Bravo del Norte partirá desde la línea antes mencionada en la ciudad de Lagos ú otro punto que, segun los reconocimientos de la Compañía, aprobados por el Ministerio de Fomento, se encontrare más conveniente; y seguirá la direccion que conforme á los mismos requisitos, apareciere ser la más á propósito para poner la capital de la República en comunicacion, sea por medio de la línea principal, ó de los ramales necesarios, tan inmediatos como fuere practicable, con las ciudades de Aguascalientes, Zacatecas, Durango, Chihuahua, San Luis Potosí, Saltillo y Monterey, llegando á un punto del Rio Bravo del Norte, y que señale el Ejecutivo, de acuerdo con la Empresa, en cuyo punto la línea férrea hará su enlace, si esto fuere posible, con alguna otra de los Estados-Unidos.

Art. 4º La línea que parta de un punto del ferrocarril de Veracruz, terminará en el punto del Pacífico que, segun los reconocimientos de la Compañía aprobados por el Ministerio de Fomento, sea el más á propósito, buscando la zona más estrecha posible del territorio de la República entre el Golfo de México y el Pacífico, así como la línea más recta entre el puerto del Progreso y la ciudad de Mérida.

Art. 5º La Compañía comenzará inmediatamente los reconocimientos necesarios, y á sus propias expensas, con el fin de determinar el trazo de las líneas de ferrocarril que se expresan en la presente ley; y antes de comenzarse los trabajos de construccion de las diferentes secciones de la línea, se remitirá al Ministerio de Fomento para su aprobacion, copia de los mapas, del reconocimiento y de los planos del trazo del camino.

Art. 6º El reconocimiento de toda la línea se hará por secciones de cien kilómetros: el de los mil primeros será concluido, y los planos correspondientes sometidos al Ministerio de Fomento para su aprobacion, dentro del término de un año, y el del resto de toda la vía dentro de dos años y seis meses, contados desde la fecha de esta ley. Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros destinados á los reconocimientos, un ingeniero que sin excusa deberá nombrar el Ejecutivo, cuya remuneracion será fijada de antemano por este y pagada por la Compañía, á cuyo efecto la última comunicará á la Secretaría de Fomento, con diez dias de anticipacion, el tiempo en que comenzarán aquellos, por la primera seccion, y con cuarenta dias para los subsecuentes. La ausencia de los ingenieros del Gobierno no será motivo para demorar la práctica de los reconocimientos ó para considerarlos incompletos.

Art. 7º Los trabajos de construccion de la línea principal del ferrocarril de la ciudad de México al Pacífico, deberán comenzar dentro de tres meses contados desde la fecha de esta ley; y dentro de diez y ocho meses contados desde la misma fecha deberán estar concluidos á lo menos ciento cincuenta kilómetros de ferrocarril de la referida línea. En cada uno de los años posteriores se construirán á lo menos ciento cincuenta kiló-

metros ó trescientos cada dos años, hasta la conclusion de toda la línea de ferrocarril á que se refiere esta ley.

Art. 8º Luego que estuvieren concluidos los reconocimientos necesarios, y determinado el punto que ha de servir de término al camino en el Pacífico, comenzarán igualmente los trabajos en el expresado punto. Los trabajos en la línea del Rio Bravo del Norte deberán comenzar en la márgen mexicana del mismo rio, inmediatamente despues que el Ejecutivo, de acuerdo con la Compañía, haya señalado el punto donde deba enlazarse el ferrocarril que trata de construir la segunda, con alguna vía férrea de los Estados-Unidos.

Art. 9º La línea de ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, y desde Lagos ú otro punto intermedio hasta el Rio Bravo del Norte; la que parta de un punto del ferrocarril de Veracruz hasta el Pacífico, y del Progreso hasta la ciudad de Mérida, deberán estar concluidas dentro del término de diez años, contados desde la publicacion de esta ley. Los ramales que sirvan para unir las capitales de los Estados con la línea troncal, se construirán inmediatamente despues de que esta haya llegado al punto de enlace señalado en los planos aprobados por el Ministerio de Fomento.

Art. 10. En caso de que la Compañía concluyese el ferrocarril desde la ciudad de México al Pacífico y hasta el Rio Bravo del Norte, en un período de un año menos que el término estipulado de diez años, el Gobierno pagará á la Compañía, en calidad de donacion y como premio, la suma de cien mil pesos; si el camino se concluyere en dos años menos del término estipulado, el premio será de doscientos mil pesos por cada uno de los dos años referidos; si fueren tres años menos de los estipulados, el premio será de trescientos mil pesos por cada uno de los tres años referidos; y si el camino estuviere concluido en cuatro años menos del término fijado, el premio que el Gobierno pagará á la Compañía consistirá en cuatrocientos mil pesos por cada uno de los expresados cuatro años. El referido premio será pagado á la Compañía en certificados de la clase de los que deberán expedirse conforme á los términos del art. 26 de la presente ley.

Art. 11. El ferrocarril de la referida Compañía será de simple ó doble vía, de 1,45 metros de ancho (4 piés, 8½ pulgadas inglesas); tendrá una construccion sólida y estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante á juicio del Ejecutivo, para la pronta y eficaz explotacion del camino, y se establecerán depósitos y estaciones en todos los lugares que fueren convenientes al interes público y á los negocios de la Compañía, á juicio de sus ingenieros. Si la Compañía adquiriese la concesion hecha para el ferrocarril de Toluca, este tendrá la anchura que se determina en este artículo.

CAPÍTULO II.

Bases de la Compañía.

Art. 12. La posesion y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confieren en la presente ley, así como el cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por ella, pertenecerán á la Compañía mexicana limitada del ferrocarril internacional é interoceánico.

Art. 13. Dicha Compañía como mexicana y todas las personas que tuvieren parte en ella, sea como accionistas, ó con cualquier otro carácter, serán consideradas como mexicanas en todo lo que se relacione á la referida empresa dentro del territorio de la República. No podrán alegar derechos de extranjeros con respecto á los intereses ó negocios relacionados con la Empresa; no tendrán, aun cuando alegaren denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la referida Empresa, que aquellos que las leyes de la República conceden á los mexicanos, ni emplear otros procedimientos que los establecidos ante los tribunales mexicanos.

Atr. 14. Para que la Compañía mexicana de los ferrocarriles internacional é interoceánico se considere organizada, deberán estar suscritos ($4.000,000) cuatro millones de pesos del capital social y enterado en dinero en la tesorería de la Compañía el 10 por 100 de la suscricion, cuyos hechos, así como el de la formal organizacion de la Compañía,

se comprobarán legalmente ante el Ministerio de Fomento en el término de seis meses despues de otorgada la fianza.

Dentro de quince dias, contados desde la fecha de esta ley, se abrirá la suscricion pública en esta ciudad, y sucesivamente en los mercados de la República, en los de Europa y en los de los Estados-Unidos.

Art. 15. Los estatutos de la referida Compañía y las bases de su organizacion, se someterán al Ministerio de Fomento para su aprobacion, en el término de nueve meses, contados desde la fecha de esta ley.

Art. 16. La Compañía tendrá su domicilio principal en la ciudad de México, sin perjuicio de los demas que pueda tener en los diversos lugares del exterior en que tenga intereses, y en México residirá una parte de su Junta directiva compuesta de cinco miembros, de los cuales dos serán nombrados por el Ejecutivo y tres serán de los nombrados por la Compañía. Esta junta, así como la parte de la direccion que se estableciere en los Estados-Unidos ó en Europa, ejercerán las funciones que les fueren concedidas por los estatutos, y tendrán los poderes que de tiempo en tiempo se les concedieren en junta general de accionistas.

Art. 17. La Compañía nombrará en esta capital un representante ampliamente facultado y autorizado para tratar con el Gobierno federal y las demas autoridades de la República, acerca de todos los negocios relativos á las obligaciones que se le imponen por esta ley y cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga en relacion al asunto.

Art. 18. Cuando se suscitare alguna duda ó cuestion respecto de la interpretacion ó cumplimiento de las estipulaciones del presente contrato, se decidirá por los tribunales federales competentes de la República y conforme á las leyes de la misma.

Art. 19. El capital social de la Compañía se fijará por la Empresa de acuerdo con el Ejecutivo, despues que se levanten los planos y perfiles, y en vista de ellos se formen los presupuestos respectivos, y en ningun caso se aumentará sin autorizacion del último. El capital se dividirá en acciones de á cien pesos cada una, las cuales se considerarán como propiedad personal, que podrá trasferirse ó de que podrá dispo-

nerse libremente, con arreglo á las leyes y con los derechos y franquicias acordados en esta concesion.

Art. 20. La misma línea férrea de que se habla en esta ley, y los terrenos y demas propiedades legalmente adquiridos por la Compañía en virtud de cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demas objetos que constituyen el ferrocarril y la línea telegráfica, así como sus ramales y dependencias, se considerarán como propiedad de la Compañía, con el derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que cualquiera otra propiedad, pero sometida á las prevenciones de las leyes vigentes actualmente, ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, sin que se entienda por esto que se pueden alterar las condiciones de este contrato. Aun en el caso de que por las causas que más adelante se especificarán, la presente concesion quedare sin valor, la Compañía gozará del dominio pleno y posesion de todas las propiedades, y de las porciones de ferrocarril y la línea telegráfica que hubiere construido, y conservará inalterable su derecho para que el Gobierno le pague, en la forma establecida en el art. 25, la subvencion que le estuviere adeudando por los kilómetros que hubiere construido.

Art. 21. La Compañía tendrá el derecho de enlazar la vía férrea que va á construir, con cualquier otro ferrocarril existente ó que existiere en la República, y lo tendrá igualmente para explotar y mantener su ferrocarril en conexion ó consolidacion con cualquiera otra empresa de ferrocarril, de acuerdo con la misma, bajo los términos que juzgue más convenientes.

CAPÍTULO III.

Concesiones y prohibiciones.

Art. 22. La Compañía limitada mexicana del ferrocarril internacional é interoceánico, y cualesquiera otras que puedan sucederle en lo futuro, no podrán en ningun tiempo traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones de la presente ley, el ferrocarril, el telégrafo y las pro-

piedades anexas, ni las acciones que emita, á algun Gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningun caso como socio en la empresa; y cualquiera estipulacion hecha con violacion de este artículo, será nula y de ningun valor.

Art. 23. Tampoco podrá la Compañía traspasar ó enajenar las concesiones de esta ley á alguna Compañía ó individuo particular, sin previo permiso del Ejecutivo federal; y cualquier traspaso ó enajenacion hecha sin este requisito, será igualmente nula y de ningun valor.

Art. 24. La Compañía queda, sin embargo, autorizada para emitir libremente acciones, bonos y obligaciones, y disponer de ellas, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias, con el derecho de explotarlo, y la línea telegráfica, en todo ó en partes, segun se fueren construyendo, para asegurar el pago de dichos bonos y obligaciones y sus intereses, con la condicion de que la hipoteca se hará á favor de individuos ó asociaciones particulares. Las hipotecas que hiciere la referida Compañía, serán registradas en el registro público de la ciudad de México, y ese requisito se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecucion legal, en lo que se refiere á todas las líneas del ferrocarril de la Compañía, sin necesidad de registro local en los Estados ó lugares por donde pase.

Art. 25. Para auxiliar la construccion de las líneas del ferrocarril y telégrafo á que se refiere esta concesion, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía una subvencion de ocho mil pesos por cada kilómetro de vía que se construya y sea aprobada por el Ministerio de Fomento, segun los términos de esta ley, y esta subvencion será satisfecha despues de la construccion de los primeros ciento cincuenta kilómetros, y sucesivamente por secciones de veinticinco kilómetros concluidos y aprobados por el Ministerio de Fomento. La obligacion contraida por el Gobierno, en ningun caso se extenderá á dar subvencion por una distancia que exceda del total de 2,621 kilómetros, con excepcion de la línea de Toluca, en el caso ya mencionado en el art. 1º; de la línea que en conexion con el ferrocarril de Veracruz se dirija por la parte más angosta posible del territorio de la República; del trayecto de Progreso

á Mérida, y del ramal de Durango á Chihuahua, cuyas tres últimas líneas serán subvencionadas á razon de ocho mil pesos por cada kilómetro de los que resulten.

Art. 26. Para hacer efectiva la expresada subvencion, se emitirán por el Gobierno á favor de la Compañía, luego que se vayan concluyendo y aprobando los kilómetros de que habla el artículo anterior, obligaciones por la cantidad correspondiente á la misma subvencion, sin causar interes, con el título de «Certificados de construccion del ferrocarril internacional mexicano,» que se amortizarán con el 8 por 100 de todos los derechos de importacion que se causaren en las aduanas de Veracruz, Tampico, Progreso, Matamoros, Manzanillo, S. Blas, Mazatlán y Guaymas, así como en la aduana que se establezca en el punto del Rio Bravo donde termine el ferrocarril, en el punto donde termine la línea interoceánica del interior en la costa del Pacífico, si no fuere alguno de los ya mencionados, y en la del punto donde termine en la misma costa la línea que en conexion con el ferrocarril de Veracruz, se dirija por la parte mas angosta posible del territorio de la República. Estos certificados serán emitidos por el Ministerio de Fomento, y se comenzarán á amortizar desde el 1º de Enero de 1876. Desde esa fecha ningun importador podrá satisfacer en numerario ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, el 8 por 100 de los derechos que causaren en dichas aduanas, bajo la pena de quedar sujeto á segunda paga; esta será de doble cantidad de lo que la cuota hubiere importado, exhibiendo la mitad en papel, para que la disposicion de la ley quede en todo caso cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable, segun la regla de la pauta de comisos, á los denunciantes.

Art. 27. La Compañía estará obligada á situar en todos los puntos mencionados, los certificados en cantidad suficiente para que los causantes puedan obtenerlos con la oportunidad debida. En ningun caso podrá la Compañía venderlos á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso y de pagar el triple como multa á favor del Erario.

Art. 28. Para la construccion y explotacion de las líneas de ferrocar-

ril y telégrafo, autorizadas por esta ley, se concede á la Compañía el derecho de vía por la anchura de 70 metros en toda la extension de la vía. Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extension fijada, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demas accesorios indispensables del camino y sus dependencias, si fueren propiedad de la nacion se entregarán á la Compañía sin retribucion alguna y en propiedad perpetua. De la misma manera podrá la Compañía tomar de los terrenos nacionales los materiales de toda especie que sean necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del camino y sus dependencias. La Compañía podrá tomar, conforme á las leyes de expropiacion, por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular necesarios para el establecimiento y reparacion de la vía y sus dependencias, estaciones y demas accesorios; y mientras esas leyes no se den por el Congreso de la Union, la Compañía se sujetará á las reglas siguientes:

I. En caso de no haber avenimiento entre la Compañía y el dueño de los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, el Ministerio de Fomento queda autorizado para decretar, á pedimento de la Empresa, la expropiacion de los bienes privados cuya ocupacion fuere necesaria. Estos serán ocupados mediante la previa indemnizacion que fijen dos peritos, nombrados uno por cada parte, los cuales, antes de comenzar á actuar, señalarán un tercero para que decida en caso de discordia. Si los peritos no estuvieren de acuerdo en la designacion del tercero, este será nombrado por el Ministerio de Fomento.

II. Si el poseedor ó dueño de la propiedad fuere incierto ó dudoso, ya por causa de litigio ó por otro motivo, ó se negare á nombrar perito en juicio ó fuera de él, el Ejecutivo autorizará la ocupacion, consignándose en depósito previamente por la Compañía, la suma que para cada caso fije un perito nombrado por el mismo Ejecutivo; á reserva de completar, cuando se determinare el poseedor ó dueño, el mayor valor que en el juicio de peritos fuese ordenado conforme á la regla anterior, ó de recoger el exceso del depósito si la declaracion fuese de menor suma.

III. Los peritos, para hacer sus avalúos, tendrán en cuenta lo que pague por contribucion la cosa de cuya expropiacion se trate, y los daños ó provecho que de la misma resulten al propietario.

Art. 29. Los criaderos metálicos, así como los de carbon de piedra y sal, los mármoles y los demas depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en la línea del camino y sus ramales, serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de tercero, con tal que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo á las ordenanzas de minería.

Art. 30. Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y lo demas que sea preciso para la construccion y uso de las líneas de ferrocarril y telégrafo, autorizados por esta ley, lo mismo que los rieles, durmientes, clavos, locomotoras, trenes y sus accesorios, herramientas y útiles de trabajo, maquinaria para los talleres, fierro, puentes, casas para estaciones, oficinas y almacenes, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, carros, wagones, el alambre y aparatos telegráficos, y los demas materiales necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica, serán libres por el término de quince años, contados desde la fecha de esta ley, de toda clase de derechos de importacion ó aduana, previo aviso del Ministerio de Fomento, y de alcabalas, contribuciones, peajes ó impuestos decretados hasta hoy, ó que en lo de adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos. Para el uso de estas exenciones se observarán las reglas que dicten los Ministerios de Hacienda y Fomento. El camino mismo y sus dependencias naturales é indispensables, así como los capitales empleados en su construccion y explotacion, y la accion de la Compañía, estarán exentos del pago de toda contribucion ó impuesto establecido ó que en lo sucesivo se estableciere, durante el término de cincuenta años, contados desde la fecha de esta ley.

Art. 31. Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él

se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar y de cargos concejiles, durante el tiempo que sirvieren en el camino, menos en el caso de una guerra extranjera. Tendrá la Compañía la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales. La Compañía despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó cometa cualquier delito, y auxiliará á la autoridad para su aprehension. La Compañía queda obligada á poner en ejecucion los reglamentos que expida el Ministerio de Hacienda para impedir el contrabando y para la observancia de las leyes fiscales.

Art. 32. El Gobierno federal y los gobiernos de los Estados impartirán á la Compañía todo género de proteccion y auxilio, en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero; y lo mismo harán las autoridades locales, sin necesidad de órden ni requerimiento de los superiores.

Art. 33. Los que robasen rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Compañía y entregados al juez respectivo, para que sean castigados segun la gravedad de su delito.

Art. 34. Es de la responsabilidad de la Compañía cubrir los jornales de los trabajadores, los materiales y todos los gastos hechos en la construccion del camino, aun cuando los trabajos se ejecutaren por contratistas ó subcontratistas, pues estos lo hacen en representacion de la Compañía.

Art. 35. Fijada definitivamente por la Compañía, con aprobacion del Ministerio de Fomento, la direccion de las líneas de la ciudad de México al Pacífico, y de algun punto de la línea al Rio Bravo del Norte, conforme con lo prescrito en la última parte del art. 8º, la misma Compañía queda autorizada para hacer en los puntos ó puertos elegidos como término en la costa del Pacífico, y en el punto del término en el Rio Bravo del Norte, las mejoras que fuesen necesarias para la seguridad y facilidad del tráfico, y podrá establecer almacenes, diques y muelles,

cobrando por el uso de estos una retribucion moderada, y que se fijará con aprobacion del Ministerio de Fomento. La Compañía tendrá el derecho de adquirir y poseer el terreno necesario, en cada una de las extremidades del Pácifico y del Rio Bravo del Norte, con el objeto de establecer almacenes, depósitos, talleres y demas obras necesarias para facilitar la construccion y explotacion de la vía. Al principiar las obras de construccion del camino en sus términos en la costa del Pacífico, ó en su término en el Rio Bravo del Norte, se habilitarán uno y otro punto para el comercio nacional y extranjero, en el caso de que desde antes no lo hubiere sido.

Art. 36. Los buques de la primera línea de vapores-correos que se establecieren del referido puerto de la costa del Pacífico á Australia y Asia, América del Norte, y de otra á la América Central y del Sur, estarán exentos del pago de derechos de tonelada, faro, anclaje y demas derechos de puerto, y pagarán solamente el de practicaje, cuando lo pidieren. De las mismas franquicias disfrutarán los buques que vengan á dicho puerto, cargados solamente de carbon de piedra, maquinaria y provisiones para el servicio exclusivo de los vapores de dichas líneas, y de carbon de piedra, rieles, materiales de construccion y demas efectos destinados para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica. Si trajeren otras mercancías, no disfrutarán de estas exenciones en la parte que corresponda á las mercancías que no sean de la clase y para los efectos indicados. Estas exenciones subsistirán durante la construccion del ferrocarril del Pacífico al Rio Bravo del Norte, y por el período de cinco años más despues de su conclusion. Bajo las mismas condiciones gozarán igualmente de estas franquicias los buques que lleguen al puerto de Veracruz, trayendo carbon de piedra, rieles, materiales de construccion y demas efectos destinados para la construccion y explotacion de las líneas de la ciudad de México al Pacífico y al Rio Bravo del Norte, y de un punto del ferrocarril de Veracruz al Pacífico, durante el período de construccion de dichas líneas.

Art. 37. El Gobierno mexicano no exigirá ningun derecho por el

simple tránsito de pasajeros, correspondencia y mercancías de uno á otro extremo de las líneas del Golfo de México al Pacífico, y del Pacífico al Rio Bravo del Norte y vice versa, durante el período de cincuenta años, contados desde la fecha de la conclusion de cada una de estas líneas respectivamente; y todos los efectos y mercancías destinados solamente á atravesar el camino, y no para su consumo en el país, serán libres de toda especie de derechos de aduana y de puerto, así como de contribuciones é impuestos de toda clase. El Ministerio de Hacienda fijará las formalidades que deberán observarse en la descarga y carga de efectos y mercancías á uno y otro extremo de las expresadas líneas y en su conduccion por el ferrocarril, á fin de impedir cualquier fraude ó abuso que pudiera cometerse durante su tránsito por el territorio mexicano; pero esas formalidades ó precauciones serán tales, que no tiendan á demorar ni embarazar el puntual y rápido despacho y tránsito de los trenes y de las mercancías, equipajes y pasajeros. Además del precio de tarifa, la Compañía cobrará un aumento de 50 centavos por cada pasajero y por cada tonelada de mercancías de puro tránsito al través del país, y la Compañía recaudará este aumento por cuenta del Gobierno, sin gravámen para este, verificándose cada semestre la liquidacion y entrega del saldo.

Art. 38. Las obligaciones que contrae la Compañía respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida el cumplimiento de las mismas obligaciones; la suspension durará solamente por el tiempo que dure el impedimento, debiendo la Compañía presentar al Ejecutivo federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber empezado el impedimento. Por el solo hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del tiempo señalado, no podrá ya alegarse por la Compañía, en ningun tiempo, la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá la Compañía presentar al Gobierno federal las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo menos dentro de dos meses des-

pues de haber cesado aquel, haciendo la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á la Empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más. Se abonará tambien á la Compañía el tiempo que el Ejecutivo empleare en el exámen y aprobacion de los planos de que habla el art. 5º de esta ley, si este término fuera mayor de un mes.

Art. 39. Además de las otras obligaciones expresadas en esta ley, la Compañía tendrá las siguientes:

1ª No podrá trasportar ninguna fuerza armada extranjera sin expreso permiso del Gobierno federal.

2ª No podrá trasportar efectos pertenecientes á una potencia beligerante ó declarados contrabando de guerra por las leyes de la República Mexicana, sin expresa autorizacion del Gobierno federal.

3ª A los tres meses de la fecha de esta ley, dará la Compañía una fianza, á satisfaccion del Ejecutivo, por valor de cuatrocientos mil pesos, siendo indispensable este requisito para la existencia y validez de las concesiones hechas en esta ley, y perdiendo dicha Compañía la suma expresada en caso de que no cumpla con las obligaciones señaladas en el art. 7º

4ª El Gobierno federal tiene el derecho de colocar uno ó dos alambres telegráficos en los postes del telégrafo de la Compañía, y esta la obligacion de conservarlos en las mismas condiciones que el de su propiedad. Ambos servicios serán prestados gratuitamente, siendo solo deber del Ejecutivo indemnizar el valor de los alambres que se repongan.

Art. 40. Las concesiones hechas por esta ley, caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

1ª Por faltar á alguna de las obligaciones especificadas en las cláusulas del artículo anterior.

2ª Por no construir los primeros ciento cincuenta kilómetros, los tramos de trescientos kilómetros, y no concluir todo el camino dentro del término fijado en los arts. 7º y 9º

3ª Por enajenar ó traspasar esta concesion ó los derechos que de ella se deriven, á un gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirlo como socio en la Empresa. En cualquiera de los casos aquí especificados, perderá la Compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá el Gobierno disponer á su arbitrio; pero la referida Compañía conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion.

Art. 41. La Compañía presentará al Ministerio de Fomento un informe anual, bajo protesta de ser verdadero, sobre el monto de las acciones emitidas; su deuda consolidada y flotante; los nombres y la residencia de los directores y empleados superiores de la Compañía; el número de kilómetros de camino construido y en explotacion cada año; una descripcion de las secciones de camino reconocidas y en vía de construccion; la suma recibida por pasajeros y por flete, respectivamente; los gastos del camino en explotacion y sus accesorios; el número de pasajeros conducidos y la suma de flete trasportado, especificando la clase de la carga conducida.

CAPÍTULO IV.

Tarifas.

Art. 42. Las secciones de ferrocarril, segun fuere concluyéndolas la Compañía, serán inmediatamente examinadas, á sus expensas, por un ingeniero nombrado por el Ejecutivo, el cual, oido el parecer de aquel, autorizará ó no la explotacion del tramo. En caso de no autorizar la explotacion, el Ejecutivo publicará el informe del ingeniero que haya intervenido, y las causas del disentimiento. Luego que se pongan al uso público los tramos del camino, la Compañía fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos y demas, no pudiendo exceder de los precios siguientes:

Por flete de cada tonelada de veinte quintales de 45,38 kilógramos cada una, de mercancías:

Primera clase	$	0 06	por kilómetro.
Segunda		0 04	,,
Tercera		0 02½	,,

Por el trasporte de pasajeros:

Primera clase	$	0 03	por kilómetro.
Segunda		0 02	,,

La Compañía no tendrá obligacion de recibir menos de 25 centavos por cualquiera cantidad de flete, ni menos de 10 centavos por un pasajero por cualquiera distancia.

Art. 43. La Compañía tiene facultad para establecer sus tarifas de fletes y pasajeros con relacion á las dificultades y gastos de traccion de los diversos puntos de la línea, sin necesidad de guardar proporcion al número de kilómetros de toda la vía, con tal que el flete ó pasaje no exceda en ningun kilómetro del máximum fijado en el artículo anterior y en el siguiente.

Art. 44. Se establecerán tarifas especiales, que se someterán á la aprobacion del Gobierno, para los objetos ó efectos que prudencialmente no deban sujetarse á peso ó medida.

Art. 45. Si la Compañía modificare sus tarifas, que contengan precios menores que el máximum fijado en este contrato, ó menores que el máximum que pueda establecerse despues de dos años, conforme al artículo 46, no podrá comenzar á regir la alteracion que hiciese subiendo las tarifas de mercancías dentro del máximum, sino despues de cuatro meses de avisar al público, ó dentro de dos si las bajase.

Art. 46. Dos años despues de concluida la vía total, y de haber sido puesta en explotacion, la Compañía, de acuerdo con el Ejecutivo, modificará las tarifas de mercancías y pasajeros; pero sin impedir que la utilidad de los accionistas sea por lo menos de un 10 por 100 anual.

La distribucion de efectos de las tres clases de las tarifas de mercancías, se hará de acuerdo con el Gobierno cada dos años, á contar desde la conclusion del camino, á no ser que para este efecto la ley señale en lo futuro períodos mayores.

Desde que comience la explotacion del camino hasta Querétaro, y sucesivamente la de las demas secciones, los cereales nacionales, los rieles y material para ferrocarriles, se considerarán siempre en la tercera clase.

Art. 47. El cobro por telégramas que se trasmitieren por las líneas de la Compañía, no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, direccion y firma, que se trasmita á una distancia de cien kilómetros, quince centavos. Por cada diez kilómetros más de distancia, ó por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez primeras, se pagará, cuando más, la parte proporcional á quince centavos por diez palabras en cien kilómetros.

Art. 48. El Gobierno disfrutará, en la conduccion de tropas, trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas, y cualquier otro objeto ó efecto destinado al servicio público, que se conduzcan de uno á otro punto de las líneas de la Compañía, así como el pasaje de militares y empleados federales que caminen por objeto de servicio público, la baja de un setenta por ciento sobre los precios que se cobren segun la tarifa general fijada en esta ley; pero para evitar los abusos que en esta parte pudieren cometerse, queda estipulado que en cada marcha de tropas ó conduccion de trenes, municiones ó efectos de pasaje, se dará por el Gobierno ó por los funcionarios superiores, autorizados para este objeto por el Gobierno, una órden especial para los directores de la línea.

Los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorizacion del Gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.

Art. 49. Por el término de quince años, contados desde la publicacion de esta ley, la Compañía hará grátis en sus líneas de ferrocarril, segun se vayan poniendo en explotacion, la conduccion de correspondencias, impresos y empleados despachados por la Administracion de Correos en el servicio de la misma; pero ese servicio será de manera que no se introduzca por ese motivo ninguna variacion en los reglamentos y dis-

posiciones de la Compañía sobre horas de salida y detencion en los puntos que tenga á bien fijar.

Pasados los quince años, el servicio de correos por las líneas de la Compañía será materia de contrato.

Art. 50. Dentro de seis meses, contados desde la fecha de esta ley, cualquiera de las otras dos empresas, Internacional de Tejas ó Union Contract, ó ambas, podrán unirse, para todos los efectos de la concesion, con la Compañía mexicana, sobre las bases que mútuamente convengan y con aprobacion del Ejecutivo.

Palacio del Congreso de la Union. México, Enero 17 de 1874.—*M. Romero Rubio*, diputado presidente.—*A. Riba y Echeverría*, diputado secretario.—*Francisco Castañeda y Nájera*, diputado secretario.»

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio nacional de México, á 17 de Enero de 1874.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Independencia y libertad. México, Enero 17 de 1874.—*Balcárcel.*—Ciudadano.....

Orden.—Mayo 18 de 1874.

Caducidad de la concesion otorgada á la Compañía limitada mexicana para la construccion de un ferrocarril interoceánico é internacional.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Habiendo fenecido el dia 30 del mes próximo pasado el plazo de tres meses, que para la presentacion de la fianza señala la fraccion III del art. 39 de la ley de 17 de Enero del corriente año, y no habiendo cumplido con este indispensable requisito la Compañía limitada de los ferrocarriles interoceánico é internacional, el Ejecutivo declara, de conformidad con lo prevenido en la fraccion I del art. 40 de la misma ley, que han caducado las concesiones á que ella se refiere, y quedarán sin

efecto alguno hasta que el Congreso de la Union tenga á bien aceptar las modificaciones que han sido solicitadas por la Compañía concesionaria.

Y por acuerdo del Presidente lo comunico á vdes. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Mayo 4 de 1874.—*Balcárcel.*—Sres. Angel Lascurian, Sebastian Camacho y Estéban Benecke, miembros de la Junta de directores de la Compañía mexicana limitada de los ferrocarriles internacional é interoceánico.—Presentes.

Compañía mexicana limitada de los ferrocarriles interoceánico é internacional.—Hemos tenido el honor de recibir la comunicacion de vd. de 4 del corriente, en que se sirve decirnos: «que habiendo fenecido el dia 30 del mes próximo pasado el plazo de tres meses, que para la presentacion de la fianza señala la fraccion III del art. 39 de la ley de diez y siete de Enero del corriente año, y no habiendo cumplido con este indispensable requisito la Compañía limitada de los ferrocarriles interoceánico é internacional, el Ejecutivo declara, de conformidad con lo prevenido en la fraccion I del art. 40 de la misma ley, que han caducado las concesiones á que ella se refiere, y quedarán sin efecto alguno, hasta que el Congreso de la Union tenga á bien aceptar las modificaciones que han sido solicitadas por la Compañía concesionaria.»

En perfecto derecho el Ejecutivo para hacer la declaracion que vd. se sirve comunicarnos, aun cuando esté pendiente de la resolucion del Congreso de la Union la solicitud que presentamos al señor Presidente, el 20 de Abril último, es su consecuencia precisa que la Compañía mexicana limitada de los ferrocarriles interoceánico é internacional, con cuyo acuerdo nos dirigimos á vd. como sus delegados, suspenda todas las gestiones que tenia entabladas dentro y fuera de la República, para realizar la autorizacion que se le dió por la ley de 17 de Enero último.

Así lo hace, habiéndose visto á la vez en la necesidad de acordar su disolucion para no faltar á sus deberes, puesto que la Compañía no puede tener objeto despues de la declaracion que vd. hace á su respecto en

nombre del Supremo Gobierno, y cualquiera que pudiese ser la resolucion que adoptara el Congreso sobre las modificaciones que habia solicitado con conocimiento y aprobacion del señor Presidente.

Esas modificaciones no pueden tener lugar, ni pueden tomarse en consideracion por el Congreso, desde el momento en que el Ejecutivo ha declarado que caducó la concesion, puesto que ellas se refieren á una ley que tal declaracion nulifica, y que no puede modificarse lo que ya no existe. Creemos más: la declaracion de caducidad, que la Compañía que representamos acata y respeta, como acatan y respetan cada uno de sus miembros las resoluciones de la autoridad, no puede ser condicional como se infiere de la última parte de la nota que tenemos la honra de contestar; las concesiones de la ley de 17 de Enero no pueden suspenderse, á lo que equivaldria la declaracion de caducidad en los términos en que se nos comunica, *quedando sin efecto alguno hasta que el Congreso de la Union tenga á bien aceptar las modificaciones que ha solicitado la Compañía concesionaria*, como vd. dice, señor Ministro; esas concesiones tienen que anularse completa y absolutamente, desde el momento en que se declaran caducas, y desecharse tambien las modificaciones que sobre ella es solicitaban.

Así lo comprende la Compañía concesionaria, á la que hemos impuesto de la resolucion del Supremo Gobierno. Ella ha trabajado con todo el empeño y con toda la buena fé que la nacion tiene derecho de exigir de los que se consagran á una empresa de utilidad pública; no ha ocultado ninguno de sus actos, de los que ha dado cuenta oportuna y constantemente al Ejecutivo de la República; ha hecho un llamamiento al capital extranjero, autorizando un apoderado especial para gestionar en los grandes mercados comerciales de Europa, ese indispensable elemento de las empresas de igual naturaleza á la que acometiera; ha solicitado la cooperacion de las autoridades nacionales y de todos los hombres que se interesan por la prosperidad de México, pidiéndoles su ayuda; pero ha tropezado con dificultades que, aunque muy naturales, aun no habia podido superar.

Por lo expuesto, porque la Compañía concesionaria de los ferrocarri-

les interoceánico é internacional faltaria á los principios de rectidud y honradez que le han inspirado desde su formacion hasta el dia si se opusiera á la resolucion del Supremo Gobierno; no queriendo ser un obstáculo para que el poder público obre con toda la libertad necesaria en un asunto de tan alta importancia, acepta sin reserva alguna la declaracion de caducidad de la concesion que se le otorgó por la ley de 17 de Enero del corriente año, retira las modificaciones que habia solicitado con fecha 20 de Abril próximo pasado, y participa á vd. en consecuencia y para conocimiento del señor Presidente, que ha quedado disuelta.

Independencia y libertad. México, Mayo 8 de 1874.—*Estéban Benecke.*—*S. Camacho.*—Señor Ministro de Fomento.—Presente.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Se recibió en esta Secretaría la comunicacion de vdes. de 8 del que cursa, en la que me manifiestan que el Gobierno ha procedido conforme á la ley al declarar la caducidad de la concesion hecha á favor de la Compañía limitada de los ferrocarriles interoceánico é internacional; pero que habiendo presentado vdes. al Congreso un proyecto de modificaciones, esperaban que no hubiese hecho esta Secretaría la declaracion de caducidad, hasta que el poder Legislativo hubiera dictado su resolucion en este asunto.

Además, indican vdes. en su citado oficio, que la declaracion del Gobierno ha imposibilitado á la Empresa para continuar sus gestiones, y en consecuencia se ha visto precisada á retirar las modificaciones que habia propuesto á la Cámara, y á declarar disuelta la Compañía.

Son de tal manera terminantes las prevenciones de la fraccion III del art. 39, y de la I del art. 40 de la ley de 17 de Enero del corriente año, que por el hecho de no haber otorgado la Empresa la fianza, el Ejecutivo no podia dejar de hacer la respectiva declaracion de caducidad al espirar el plazo de tres meses señalado para el otorgamiento de la fianza, puesto que, por la falta de este requisito, la ley declara que las concesiones hechas por ellos, no tendrán valor alguno.

Con pleno conocimiento de que la declaracion de caducidad era inevi-

table, por exigirlo así la ley, la Compañía ocurrió al Congreso en demanda de modificaciones, y por lo mismo no puede atribuirse la disolucion de la Compañía á que el Gobierno haya dado á la ley el debido cumplimiento, sino mas bien á que la misma Compañía así lo habia determinado de antemano, por juzgarlo conforme á sus intereses.

Lo que digo á vdes. por acuerdo del Presidente, en respuesta á su comunicacion citada.

Independencia y libertad. México, Mayo 18 de 1874.—*Balcárcel.*—Sres. D. Sebastian Camacho y D. Estéban Benecke.—Presente.

MÉXICO á PISAFLORES.

Decreto.—Enero 9 de 1869.

Se abrirá un camino carretero de México á Pisaflores ú otro punto más conveniente, si lo hubiere, en la márgen derecha del rio Moctezuma.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º Se abrirá un camino carretero de México á Pisaflores ú otro punto más conveniente, si lo hubiere, en la márgen derecha del rio Moctezuma, expeditándose la navegacion hasta el puerto de Tampico, desde el lugar que, despues de hecha la exploracion del terreno, se elija para término del camino.

«Art. 2º Para el camino carretero se aprovechará en lo posible el que hoy existe entre México y la Ferrería de la Encarnacion y pasa por las poblaciones de Huehuetoca, Atitalaquia, San Pedro, Tlaxcopan, Mix-

quiahuala, Ixmiquilpan, Tasquillo y Zimapan. Desde la Encarnacion se abrirá el camino, pasando por Jacala hasta su término.

«Art. 3º El Ministerio de Fomento se encargará de la ejecucion de las obras necesarias, invirtiendo en ellas hasta la suma de dos mil pesos cada mes.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Enero 8 de 1869.—*Manuel María de Zamacona*, diputado presidente.—*Julio Zárate*, diputado secretario.—*F. D. Macin*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno general en México, á 9 de Enero de 1869.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Presente.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos consiguientes.

Independencia y libertad. México, Enero 9 de 1869.—*Balcárcel.*

MÉXICO y el llamado PUERTO PINTO

en la carretera de Querétaro á San Luis Potosí.

Decreto.—Noviembre 25 de 1872.

Se destinan tres mil pesos para reparar el tramo del camino comprendido entre el punto llamado la "Palma" en la carretera de México, y el llamado "Puerto Pinto" en la de Querétaro á San Luis Potosí.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente interino constitucional de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente interino constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se autoriza al Ejecutivo para que, con cargo á la

partida 891 del presupuesto de egresos vigente, destine tres mil pesos para reparar el tramo de camino comprendido entre el punto llamado la «Palma» en la carretera de México y el llamado «Puerto Pinto» en la de Querétaro á San Luis Potosí.

«Palacio del poder Legislativo de la Union. México, Noviembre 25 de 1872.—*M. Rojo*, diputado presidente.—*V. de Castañeda y Nájera*, diputado secretario.—*F. Michel*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 25 de Noviembre de 1872. —*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Noviembre 25 de 1872.—*Balcárcel.*—Ciudadano.....

MÉXICO á TACUBA.

Decreto.—Octubre 10 de 1866.

Permiso para la construccion de un camino de fierro por traccion animal ó de vapor de México á Tacuba.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Oido Nuestro Ministro de Fomento,

DECRETAMOS:

Art. 1º Se concede permiso á los Sres. D. Cárlos Robles, D. Bruno de Ondovilla, Lic. D. Manuel Cordero y D. Vicente Ortigosa, para que construyan y exploten, durante cincuenta años, un camino de fierro, por traccion animal ó de vapor, desde México á Tacuba.

Art. 2º Se autoriza igualmente á dichos señores para que constituyan una Compañía anónima bajo las bases que expresan los Estatutos que Nos han presentado y Hemos aprobado.

Art. 3º El punto de partida en México será por ahora la plazuela de Buenavista, pero podrá adoptarse otro más central siempre que así lo soliciten los concesionarios y no se opongan á ello los derechos adquiridos por otras concesiones.

Art. 4º El Gobierno aprueba el convenio celebrado en 27 de Agosto próximo pasado, entre los Sres. Robles y Ondovilla, y los Sres. Binel y Sauvage, concesionarios de los ferrocarriles de México á Cuautitlán y de México á Toluca, por el cual los Sres. Binel y Sauvage cedieron á los Sres. Robles y Ondovilla los derechos que les fueron conferidos, relativos al tramo de México á Tacuba, en sus respectivas concesiones.

Art. 5º Supuesto el convenio á que se refiere el artículo anterior, las concesiones hechas á favor de los Sres. Binel y Sauvage quedan reducidas, por lo que á estos toca, en todo lo que representa el camino de México á Tacuba, quedando vigentes en lo demas las obligaciones y derechos que se derivan de las citadas concesiones.

Por tanto, los concesionarios Binel y Sauvage están obligados á empalmar las líneas de Tacuba á Cuautitlán y de Tacuba á Toluca con la de México á Tacuba, que es objeto de la presente concesion.

Art. 6º El Estado garantiza á los señores concesionarios Robles, Ondovilla, Cordero y Ortigosa, y á los demas socios que constituyan la Compañía anónima de que trata el art. 2º:

I. Que no construirá por sí, ni permitirá á otra persona ó Compañía el establecimiento de otra vía férrea entre México y Tacuba, durante el tiempo fijado para esta concesion.

II. Que, durante el mismo tiempo, no construirá por sí ni permitirá á otra persona ó Compañía la construccion de ferrocarriles entre México y Cuautitlán ó sus inmediaciones, ni entre México y Toluca ó sus inmediaciones, si no es con la precisa condicion de que dichos caminos hayan de empalmarse en Tacuba con el de la actual concesion.

Toda autorizacion que el Gobierno otorgue en lo sucesivo para la construccion de ferrocarriles destinados á enlazar á México con el Interior, ya sea en la direccion de Cuautitlán ó sus inmediaciones, ó en la de Toluca ó sus inmediaciones, expresará esta condicion; pero aun

cuando se omitiese, siempre se tendrá por expresada en los decretos de concesion.

Art. 7º En el ferrocarril de que se trata se considerarán dos aprovechamientos: el de peaje, que consiste en la retribucion que ha de hacerse á la Empresa concesionaria por el uso del ferrocarril, y el de trasporte, que consiste en el tanto de conduccion por persona ó efectos. El monto de cada uno se fija en la mitad del precio de las tarifas de cargas y pasajeros.

Art. 8º Las empresas de los ferrocarriles, que en virtud de los artículos 5º y 6º estén empalmados con el de la presente concesion, podrán servirse de este para trasportar hasta la capital sus pasajeros y mercancías, haciendo uso de sus propios medios de conduccion, bajo las bases siguientes:

I. Pagando á la Compañía del ferrocarril de México á Tacuba el aprovechamiento de peaje que le corresponde por el uso del camino; es decir, la mitad del precio señalado por las tarifas.

II. Arreglando con dicha Compañía las horas de salida y llegada de los trenes.

III. Sujetándose á lo que los reglamentos de la misma dispongan, en lo relativo á la policía del camino, servicio de los empleados, almacenaje, y carga y descarga de mercancías.

Art. 9º Las tarifas de cargas y pasajeros, se arreglarán de comun acuerdo entre el Gobierno y la Compañía. Estas se calcularán de manera que produzcan á los accionistas un interes mínimum repartible de 12 por 100 anual.

Art. 10. Las tarifas convenidas regirán durante períodos de cinco años, y solo podrán modificarse en el intermedio de estos períodos en el caso de que no produzcan á los accionistas la utilidad que señala el artículo anterior.

Art. 11. La Empresa puede establecer la vía férrea sobre las calles, desde la estacion de México hasta la garita, y sobre la carretera desde la garita hasta Tacuba, sin remuneracion alguna. Los demas terrenos que necesite para almacenes, estaciones ú otras dependencias del ca-

mino, le serán entregados tambien sin remuneracion alguna, si fueren de propiedad nacional; pero si pertenecen á municipalidades ó á particulares, su valor será estimado á juicio de peritos segun las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública.

El valor fijado de esta manera, podrá ser satisfecho, ya en acciones, ya en dinero, á voluntad de la Compañía, cuando se trate de propiedades pertenecientes á municipalidades.

Art. 12. Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la construccion y uso del camino, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios, las máquinas, herramientas, oficinas, talleres, estaciones, leña ó carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, serán libres por el término de diez años, contados desde esta fecha, de toda clase de derechos, peajes é impuestos. El camino mismo no podrá ser gravado con ningun género de impuestos ni contribuciones durante el espacio de diez años, contados desde la puesta en explotacion de cada uno de los tramos de la línea, segun se vayan concluyendo.

Art. 13. La cantidad de dinero que por las exenciones concedidas en el artículo anterior puede exportar la Compañía, libre de derechos, nunca excederá del valor que, segun los presupuestos que se presentarán al Gobierno, tuvieren los efectos que deban traerse del extranjero. Dichos presupuestos se presentarán al Gobierno antes de que se pretenda verificar el embarque de los fondos.

Art. 14. La Compañía podrá poner doble vía en los tramos en que, á su juicio, lo exija el servicio público.

Art. 15. Los empresarios dejarán precisamente siete metros de latitud libres para el tránsito ordinario por la carretera, separando esta de la vía férrea por una zanja ó barrera de madera, tierra ú otro material conveniente, bastante segura y adecuada al objeto.

Los árboles que á consecuencia de esta disposicion fuese indispensable tirar, serán repuestos por la misma Empresa en el lugar conveniente.

Art. 16. Los empresarios harán por su cuenta, sin cargo alguno al

tesoro municipal, no solo las obras indispensables para el establecimiento y explotacion de la vía férrea, sino tambien las necesarias para conservar el descenso actual de las aguas pluviales.

Art. 17. La conservacion de la parte del empedrado comprendido entre los rieles y un metro más á cada lado de la vía, es exclusivamente de cuenta de la Empresa, la cual hará las reparaciones conducentes.

Art. 18. Los empresarios quedan obligados á comenzar los trabajos de construccion dentro de ocho meses, y á concluir el camino en el término de dos años, ambos plazos contados desde esta fecha.

La falta de cumplimiento á lo estipulado en el párrafo anterior, causará la caducidad de esta concesion en cuanto á la parte del camino que esté por construirse, y una multa de 500 pesos que pagarán los concesionarios, en proporcion á su representacion libre que expresan los estatutos, luego que sean requeridos al efecto.

Art. 19. Al espirar el término de cincuenta años, fijado para esta concesion, el Gobierno reemplazará á la Empresa en todos los derechos de propiedad del camino y sus dependencias; pero se concede desde ahora autorizacion á la Compañía para que continúe administrándolo durante otros cincuenta años, bajo las bases siguientes:

1ª Los productos líquidos que produzca la explotacion del camino se repartirán por mitad entre el Gobierno y la Compañía.

2ª Los gastos de conservacion y administracion del camino y sus dependencias, así como los de reposicion y conservacion del material de conduccion, se harán igualmente por mitad entre el Gobierno y la Compañía.

Art. 20. En caso de que más adelante el Gobierno modifique la legislacion actual sobre ferrocarriles en el sentido de que puedan otorgarse concesiones hasta por noventa y nueve años, el término de cincuenta concedido á la Empresa se convertirá por ese solo hecho en el de noventa y nueve; y entonces, á la espiracion de este término, el Gobierno no solo reemplazará á la Compañía en todos los derechos de propiedad sobre el ferrocarril y sus dependencias, sino tambien entrando inmediatamente en el goce de sus rendimientos.

Art. 21. Supuesto el caso previsto en el artículo anterior, la Compañía, durante los tres últimos años de la concesion, depositará en poder del Gobierno la mitad de sus utilidades líquidas, como garantía de que entregará al mismo, en buen estado de servicio, tanto el camino y sus dependencias como el material de conduccion.

Art. 22. La Compañía queda obligada á trasportar, sin estipendio alguno, la correspondencia pública, los empleados del correo y los ingenieros del Estado en comision del servicio. Los demas empleados del Gobierno, tambien en servicio, tropas, trenes, equipajes y municiones, serán trasportados por un precio convenido, que no exceda de la mitad de la tarifa del público.

Art. 23. Los empresarios quedan sujetos á lo que dispone la ley general de ferrocarriles y no se oponga al presente decreto. En los mismos términos se sujetarán á las disposiciones reglamentarias que el Gobierno tenga á bien expedir en lo sucesivo.

Dado en el Alcázar de Chapultepec, á 10 de Octubre de 1866.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Joaquin de Mier y Terán.*

DE MÉXICO á TACUBAYA.

Decreto.—Agosto 13 de 1856.

Se concede privilegio para la construccion de un camino ferrocarril de México á Tacubaya.

Ministerio de Fomento.—Seccion 5ª—El Exmo. Sr. Presidente sustituto de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

El C. IGNACIO COMONFORT, Presidente sustituto de la República Mexicana, ètc.

Art. 1º Se autoriza á D. Jorge Luis Hammeken para que construya un camino de fierro desde la plaza de armas de esta capital hasta el punto que le convenga en la villa de Tacubaya.

Art. 2º Para la construccion del expresado camino de fierro, se autoriza igualmente al Sr. Hammeken para que use de las vías públicas y los terrenos de propiedad nacional que necesite para el efecto; caso de que use de la calzada nueva, se le impone la obligacion de reparar la antigua y conservarla en buen estado. Podrá tambien el Sr. Hammeken usar de la calzada que el Exmo. Ayuntamiento de esta capital cedió al señor conde de la Cortina.

Art. 3º El Sr. Hammeken comenzará los trabajos del camino dentro de seis meses, contados dia á dia desde la fecha de este privilegio, so pena de quedar por solo este hecho del todo nula la concesion.

Art. 4º Dentro de dos años, contados dia á dia desde la fecha de este privilegio, estará concluido este camino del uno al otro extremo demarcados en el art. 1º, bajo la pena de quedar nulo el privilegio, aun cuando sea una distancia mínima la que falte por hacer. No se contará en este plazo ó término el tiempo que permanezcan suspendidos los trabajos de construccion por causa de revolucion ó por cualquiera otro motivo independiente de la voluntad del Sr. Hammeken.

Art. 5º Se exceptúa del pago de derechos de introduccion y circulacion, las máquinas, carriles y demas efectos necesarios para la construccion y conservacion del camino, durando esta concesion desde la fecha de este privilegio hasta que se cumplan diez y ocho meses. Podrá tambien el Sr. Hammeken exportar libre de todo derecho, hasta la cantidad de cien mil pesos, destinados á la compra de los útiles antes expresados.

Art. 6º El ferrocarril, los carruajes y toda clase de propiedad correspondiente al camino, quedan exentos por el término de quince años, contados desde el dia en que se ejecute el primer viaje, de todo género de contribuciones é impuestos.

Art. 7º El Sr. Hammeken podrá dividir su capital en el número de acciones que le parezca conveniente, y las venderá, hipotecará ó dispondrá de ellas como juzgue oportuno: las acciones se tendrán como propiedad personal para enajenarlas ó trasferirlas.

Art. 8º El Sr. Hammeken gozará la facultad de fijar y modificar los

aranceles ó cuotas para el trasporte de los pasajeros y efectos de toda clase.

Art. 9º Si el Sr. Hammeken, para la construccion del camino, necesita ocupar los terrenos de propiedad particular, podrá verificarlo en los términos prevenidos en las leyes vigentes.

Art. 10. Dentro de un mes contado desde la fecha de este privilegio, el Sr. Hammeken dará fianza á satisfaccion del Ministerio de Fomento por la cantidad de quince mil pesos; esta suma la perderá el Sr. Hammeken en favor de este Ministerio, siempre que no comience las obras en el plazo marcado en art. 3º, ó no concluya el camimo en los dos años marcados en el art. 4º

Art. 11. La Empresa á la cual se concede este privilegio, ya esté representada por el Sr. Hammeken, ya por una compañía ó por cualquier número de individuos, se considerará en todo caso sujeta á las leyes de la República, sin poder en caso alguno ocurrir á proteccion ni intervencion extranjera.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio Nacional de México, á 13 de Agosto de 1856.—*Ignacio Comonfort.*—Al C. Miguel Siliceo.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Agosto 13 de 1856.—*Siliceo.*

Julio 2 de 1858.

Reglamento para el ferrocarril de Tacubaya.

El Exmo. Sr. Gobernador, de acuerdo con la Empresa, ha determinado se observe el siguiente:

Art. 1º Los pasajeros, para tomar lugar en los trenes, estarán provistos de los boletos respectivos, que entregarán al recaudador de estos en el momento que se los pidan.

Art. 2º El que no presente boleto, pagará una mitad más de la cuota á que se expende.

Art. 3º Los pasajeros no podrán tomar lugar en la plataforma en que esté colocado el cochero para dirigir las bestias de tiro; solo podrán hacerlo, además del cochero, los empleados de la Empresa.

Art. 4º Los pasajeros podrán tomar lugar en los coches y salir de ellos en las estaciones y en el tránsito, avisando con anticipacion al conductor ó cochero para que se pare el tren, excepto en las curvas del camino y en las encrucijadas de las calles.

Art. 5º Los pasajeros, para entrar ó salir del coche, harán uso precisamente de la puerta de la plataforma que no ocupe el cochero que dirige los animales del tiro.

Art. 6º Se prohibe la entrada de perros en los coches, y los conductores tienen el derecho de arrojarlos fuera de ellos; el pasajero que se oponga, incurrirá en la multa de cinco pesos, que se aplicará á objetos de beneficencia por el Gobierno del Distrito.

Art. 7º Los coches tirados por solo dos bestias, podrán conducir en cada viaje hasta veinte personas sentadas y otras veinte en pié. Los coches grandes, tirados por cuatro ó más bestias, podrán conducir hasta sesenta pasajeros sentados y otros tantos en pié.

Art. 8º Se prohibe encender fósforos y fumar en el interior de los coches, bajo la pena establecida en el bando de 12 de Enero de 1858.

Art. 9º El encargado de los trenes dará parte de las personas que infrinjan las prevenciones de este reglamento, al Gobierno del Distrito, para que imponga las penas establecidas.

Y de órden de S. E. lo hago saber al público para su conocimiento y cumplimiento.

México, Julio 2 de 1858.—*Francisco de P. Tavera*, Secretario.

Decreto.—Octubre 24 de 1865.

Se autoriza á la Compañía Imperial mexicana para adquirir el ferrocarril de Tacubaya.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Oido Nuestro Ministro de Fomento,

DECRETAMOS:

Artículo único. Aprobamos que la Compañía Imperial mexicana del ferrocarril de México á Veracruz, adquiera, conforme al contrato respectivo, el camino de fierro de México á Tacubaya, cuya construccion se autorizó por decreto de 13 Agosto de 1856.

Esta aprobacion no importa hacer extensivo á dicho camino de Tacubaya el privilegio que goza la Compañía Imperial; pero sí quedará en cuanto á lo demas, bajo las mismas condiciones que ya disfruta el de Veracruz.

Dado en México, á 24 de Octubre de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Luis Robles Pezuela.*

Decreto.—Diciembre 15 de 1870.

Se autoriza á la Empresa del ferrocarril establecido entre México y Tacubaya para construir una doble vía en los puntos del trayecto donde lo juzgue conveniente, y un ramal que partiendo de la Avenida de los Hombres Ilustres en esta ciudad, termine en Popotla.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º Se autoriza á la Empresa del ferrocarril establecido entre

México y Tacubaya, en virtud de la ley de 13 de Agosto de 1856, para construir una doble vía en los puntos del trayecto donde lo juzgue conveniente, y un ramal que partiendo de la Avenida de los Hombres Ilustres, en esta ciudad, termine en Popotla, sujetándose la construccion á lo que previene el reglamento de 7 de Diciembre de 1867, sobre vías férreas, y á lo que dispongan los Ayuntamientos respectivos por lo concerniente á las calles ó vías públicas que les correspondan.

«Art. 2º El Ministerio de Fomento queda autorizado para decretar, á pedimento de la Empresa, la expropiacion por causa de utilidad pública, de las propiedades privadas cuya ocupacion fuere necesaria para el establecimiento de las dobles vías, ó del ramal á que se refiere el artículo 1º, ó de sus dependencias naturales. Las propiedades serán ocupadas mediante la indemnizacion que fijen dos peritos, nombrados uno por cada parte, los cuales, antes de comenzar á actuar, señalarán un tercero para que decida en caso de discordia. Si los peritos no estuvieren de acuerdo en la designacion del tercero, este será nombrado por el juez primero de lo civil del Distrito federal.

«Los terrenos de propiedad federal que fueren necesarios para el establecimiento de las dobles vías, del ramal ó de sus dependencias, serán entregados gratuitamente á la Empresa. Los caminos no podrán ser ocupados sino en cuanto excedan de diez metros de ancho, quedando separados del ferrocarril por barda ó foso.

«Art. 3º Los materiales, útiles y efectos de procedencia nacional ó extranjera, que á juicio del Ministerio de Fomento fuesen necesarios para la construccion, reparacion ó explotacion de la vía y de sus estaciones y demas dependencias, en la parte construida ó que se construyere dentro de los plazos señalados en la fraccion V del art. 5º, serán libres de toda contribucion ó impuesto, por espacio de cincuenta años, contados desde esta fecha, limitándose por el propio Ministerio la cantidad de dichos materiales, efectos y útiles que deban gozar de esta exencion. Durante el mismo tiempo no podrán ser gravados por contribuciones de ningun género, ni el camino, ni sus dependencias naturales, ni los capitales que en ellos se inviertan.

«Art. 4º Por cada kilómetro de vía férrea que la Empresa construya en virtud de esta ley, tendrá derecho de exportar hasta la suma de seis mil pesos, libres de todo impuesto.

«Art. 5º Son obligaciones de la Empresa:

«I. Consentir bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, el tránsito de máquinas, carruajes y trenes pertenecientes á otras empresas, sobre las vías que le pertenezcan, con tal que de ello no le resulte un deterioro mayor que de su propia explotacion, y mediante un estipendio que no podrá exceder del 60 por 100 del monto del flete, computado segun las tarifas comunes.

«II. Conducir gratuitamente la correspondencia, impresos y empleados despachados por la Administracion de Correos.

«III. Ejecutar el trasporte de personas y cosas empleadas en servicio de la Federacion por la mitad de las cuotas que correspondan, segun las tarifas comunes.

«IV. No cobrar por el trasporte ordinario de cada pasajero más que tres centavos en los carruajes de 1ª, y uno y medio en los de 2ª, por kilómetro de distancia recorrido, ó por una fraccion que no llegue á un kilómetro, pudiendo, sin embargo, fijar como percepcion mínima seis centavos para la 1ª clase y tres para la 2ª por cada pasajero.

«V. Poner en explotacion las vías dobles en la parte ya construida, y el ramal hasta la fuente de la Tlaxpana antes del 6 de Mayo de 1871, y hasta Popotla antes del 1º de Enero de 1872, bajo la pena de quedar insubsistentes la autorizacion, franquicias y subsidios especificados en los artículos 1º, 2º y 4º

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Diciembre 9 de 1870.—*José María Lozano*, diputado presidente.—*Protasio P. Tagle*, diputado secretario.—*Jesus Alfaro*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno federal en México, á 13 de Diciembre de 1870. —*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Presente.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes.

Independencia y libertad. México, Diciembre 15 de 1870.—*Balcárcel.*—Ciudadano.....

Orden.—Febrero 9 de 1871.

Prevenciones que deben observarse en los ferrocarriles de Tlalpam y Tacubaya.

Gobierno del Distrito federal.—Ocurriendo con frecuencia accidentes en los ferrocarriles de Tlalpam y Tacubaya á causa de no estar arreglado su servicio de una manera conveniente, el C. Gobernador ha ordenado se observen las prevenciones siguientes:

1ª En ningun caso se permitirá en el interior de los wagones mayor número de personas que el de los asientos que cada uno contenga.

2ª Las empresas anunciarán, por medio de carteles que fijarán en las estaciones, las horas de partida de los trenes, la que se efectuará puntualmente.

3ª Por ningun motivo se permitirá que permanezcan en las plataformas otras personas que los empleados de las empresas y los agentes de policía en su caso.

4ª Nunca podrán trasportarse en el interior ni en las plataformas de los wagones, muebles ó bultos que por sus dimensiones molesten á los pasajeros ó impidan el libre tránsito de ellos.

5ª La velocidad de los wagones en el interior de la ciudad nunca podrá exceder de la producida por el trote corto de las mulas.

6ª Por ningun motivo se detendrán los wagones en las encrucijadas de las calles.

7ª Estas prevenciones serán fijadas en las estaciones y en el interior de los wagones.

La infraccion de lo mandado será castigada á juicio del gobierno del Distrito, con arreglo á sus facultades, y además, las empresas quedarán obligadas á la indemnizacion de los daños y perjuicios que se originen á los pasajeros ó transeuntes.

México, Febrero 9 de 1871.—*Nicolás Islas y Bustamante*, secretario.

MÉXICO á TAMAULIPAS.

Decreto.—Abril 27 de 1855.

Se concede privilegio para establecer un camino de fierro de México al puerto de Tamaulipas.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—S. A. S. el general Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, benemérito de la patria, general de division, gran maestre de la nacional y distinguida Orden de Guadalupe, caballero gran cruz de la real y distinguida Orden española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las facultades que la nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se concede á los Sres. Mosso hermanos, de este comercio, privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro de México al puerto de Santa-Anna de Tamaulipas. En los tramos del camino á que se refiere esta concesion y en que sea absolutamente impracticable el establecimiento del ferrocarril, se construirán carreteras bajo un sistema reconocido como de buena construccion y de la extension absolutamente necesaria.

«Art. 2º El curso del camino será el que despues del reconocimiento que se practique de los terrenos, se designe por los ingenieros como el más conveniente, prefiriéndose siempre la línea que pase por lugares mineros ó agricultores, y debiéndose someter los planos que levanten y proyectos que formen, á la aprobacion del Supremo Gobierno.

«Art. 3º Si en el espacio de la línea designada y aprobada para la construccion del camino, hubiere terrenos baldíos, hecho el deslinde

por cuenta de la Empresa poseedora de este privilegio, se le concederán los suficientes para el ferrocarril, estaciones, oficinas, habitaciones y talleres, previo conocimiento y aprobacion del Supremo Gobierno, sin indemnizacion alguna; pero en cuanto á los terrenos de propiedad particular, la Empresa se entenderá con sus respectivos dueños, quedando sujetos á lo que previenen las leyes vigentes los que no estén conformes con la ocupacion.

«Art. 4º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la Empresa y servicio de sus agentes, empleados y trabajadores, así como toda especie de carruajes, trenes y sus adherentes para trasportes, máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, lo mismo que la misma Empresa, serán libres de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones é impuestos existentes hoy ó que se decreten en lo sucesivo, cualquiera que sea su clase ó denominacion.

«Art. 5º Los empleados, operarios y trabajadores mexicanos que emplee la Compañía empresaria, serán exentos del servicio militar, así como del pago de capitacion y cargas concejiles por todo el tiempo que permanezcan ocupados por la Compañía.

«Art. 6º Los Sres. Mosso hermanos se obligan á que quede formada la Compañía en cualquiera parte de Europa ó América dentro de un año, contado desde la publicacion de este decreto, y darán aviso oficialmente al Ministerio de Fomento de su formacion é instalacion, así como de sus estatutos y reglamentos para que se publiquen; mas si para el dia que se cumpla el año referido no se hubiere acreditado la formacion de la Compañía y cumplido con el requisito del aviso indicado, se tendrá por fenecido el privilegio.

«Art. 7º Cualquiera que sea el número de acciones que tomen individuos ó compañías extranjeras en esta empresa, se tendrá siempre la Compañía del camino por mexicana, y sin accion ni derecho alguno para reclamar jamas contra el Gobierno á la sombra de ninguna potencia extranjera. Y si algun individuo ó corporacion hiciere reclamacion

cualquiera contra lo expresamente estipulado en este artículo, por el mismo caso su derecho será nulo y de ningun valor ni efecto.

«Art. 8º Luego que se haya formado é instalado la Compañía, ó antes si los Sres. Mosso hermanos emprenden por sí, se procederá á nombrar los ingenieros que deban hacer el reconocimiento del terreno destinado al camino, sometiendo los planos y proyectos á la aprobacion del Supremo Gobierno, y despues de obtenida comenzarán desde luego los trabajos sobre el terreno para el ferrocarril, no pudiendo este dejar de ejecutarse sino en los tramos que resultare probado ser absolutamente impracticable su construccion, y ser por lo mismo preciso unir estos tramos con otros de camino carretero de buena construccion.

«Art. 9º En el curso de este camino podrá aprovechar la Empresa, para solo el tránsito, los rios, canales ó lagunas que no hayan sido objeto de un privilegio anterior al presente.

«Art. 10. Conforme se vayan concluyendo los tramos del camino, la Empresa fijará la tarifa de precios que deban cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos ó ganados, dando conocimiento al Supremo Gobierno para los fines consiguientes.

«Art. 11. Este privilegio se extenderá al ramal ó ramales que nazcan del camino principal designado en el art. 1º, pero previa la aprobacion del Gobierno, pudiendo variarse los términos de la concesion segun las circunstancias particulares del caso.

«Art. 12. Inmediatamente que el Ministerio de Fomento tenga aviso oficial de haberse comenzado los trabajos sobre el terreno para el ferrocarril, se entregarán á la Empresa todos los materiales del que existia en la antigua Casa de Moneda, previo un valúo por peritos nombrados por ambas partes, y el valor que resulte lo reconocerá la Empresa pagando el rédito del 5 por 100 anual. Igualmente se entregará á la Empresa, luego que vaya á establecer el ferrocarril, la calzada de piedra que existe desde esta capital hasta la ciudad de Guadalupe, y que ha sido recompuesta últimamente, reconociendo por ella al Supremo Gobierno la cantidad de 26,000 pesos con el rédito del 5 por 100 anual, cuyo rédito, lo mismo que el que corresponda al valor de los materiales

que se le entregarán conforme á este artículo, comenzarán á correr desde el dia en que se abra al uso público el camino de fierro hasta dicha ciudad de Guadalupe.

«Art. 13. Los fósiles, aguas minerales y demas materias subterráneas explotables que la Empresa descubriere en sus excavaciones, las denunciará y explotará, si le conviene, conforme á las reglas prescritas en las Ordenanzas de Minería, y en caso de serle adjudicadas, su explotacion no entorpecerá de ninguna manera la continuacion del camino.

«Art. 14. Este privilegio y todo el camino que vaya construyendo la Empresa, con sus ramales, enseres, casas y materiales, serán propiedad perpetua de la Empresa.

«Art. 15. En remuneracion de las concesiones hechas por el Supremo Gobierno, la Empresa tendrá la obligacion de trasportar todas las tropas, trenes, pertrechos y municiones del Supremo Gobierno por la mitad del precio de tarifa; y respecto de la conduccion de la correspondencia pública, hará el Supremo Gobierno un contrato particular.

«Art. 16. El Supremo Gobierno tendrá, además, un 15 por 100 de los rendimientos líquidos del camino, deducidos únicamente los gastos de administracion y conservacion, por los primeros veinticinco años, contados desde el dia que se reuna la cantidad necesaria para hacer el primer dividendo á los accionistas, y un 20 por 100 pasados esos veinticinco años.

«Art. 17. En caso de que se suscite alguna duda en la interpretacion ó ejecucion del presente contrato, dicha duda será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Supremo Gobierno y otro por la Compañía, y en caso de diferencia, dichos árbitros nombrarán un tercero en discordia, cuya sentencia será definitiva y sin apelacion de ninguna clase.

«Art. 18. Toda disputa que se suscite entre la misma Empresa, sus socios, corresponsales ó contratistas sobre propiedad del privilegio, validez ó pérdida de las acciones, será decidida conforme á las leyes por los tribunales mexicanos.

«Art. 19. Este privilegio no podrá ser vendido, enajenado, cedido,

hipotecado ni traspasado á otra persona ó asociacion, ya sea mexicana ó extranjera, sin previo consentimiento del Gobierno de la República: esto no impide el que parcialmente puedan venderse, enajenarse, hipotecarse y cederse las acciones con sujecion al art. 7º

Artículos adicionales.

«1º Si despues de seis meses de formada la Compañía no han principiado las obras del camino, este privilegio será nulo.

«2º Luego que esté formada la Compañía, otorgarán ante quien corresponda la fianza competente, á satisfaccion del Ministerio de Fomento, por la cual queden obligados á concluir en el término que entonces se fije, todo el camino, ó al menos un tramo que no baje de quince leguas.

«3º Todas las autoridades del tránsito del ferrocarril cuidarán, bajo su más estrecha responsabilidad, de perseguir y castigar severamente, conforme á las leyes, á todo el que de alguna manera causare daño ó robare algunos rieles ú otros útiles del camino, y el Supremo Gobierno, en vista de los casos que estos delitos presenten, decretará las penas que juzgue más á propósito para evitarlos.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno nacional en México, á 27 de Abril de 1855.—*Antonio López de Santa-Anna.*—Al Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para los efectos correspondientes.

Dios y libertad. México, Abril 27 de 1855.—El Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio, *Joaquin Velazquez de Leon.*

MÉXICO á PUEBLO VIEJO de Tampico.

Decreto.—Diciembre 31 de 1843.

Apertura del camino de México á Pueblo Viejo de Tampico.

Ministerio de Justicia é Instruccion pública.

«*Valentín Canalizo, etc., sabed:*

«Que usando de la facultad con que se halla investido el Supremo Gobierno de la nacion, he tenido á bien decretar, en junta de gabinete, lo siguiente:

«Queda facultado el Gobierno para concluir el convenio pendiente con D. Luis Gonzaga Barreiro, por sí y á nombre de las personas que representare, para la apertura de un camino desde esta capital á Pueblo Viejo de Tampico.»

MÉXICO á TOLUCA.

Abril 3 de 1865.

Concesion de un camino de fierro que salga de México y pase por San Cosme, Popotla, Tacuba, Tlalnepantla, y termine en Cuautitlán.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Considerando que todo trabajo de utilidad pública debe ser impulsado por el Gobierno:

Considerando que el desarrollo de las vías férreas debe contribuir muy particularmente al aumento de la riqueza pública;

Vista la demanda de D. Luis Binel y el informe de Nuestro Ministro de Fomento,

OTORGAMOS á D. Luis Binel una promesa de concesion de un cami-

no de fierro que salga de México y pase por San Cosme, Popotla, Tacuba, Tlalnepantla, y termine en Cuautitlán.

Esta promesa es válida por tres meses, durante los cuales D. Luis Binel se compromete á presentar al Gobierno:

1º Los planos, perfiles, nivelacion y presupuesto para el tramo de la vía férrea y de las estaciones destinadas á su servicio.

2º Los fondos necesarios para la construccion de dicho camino de fierro y sus dependencias, y del material necesario á su explotacion.

Si los proyectos de que se trata fueren aceptados, y el Gobierno encuentra en los estatutos de la Sociedad y su administracion las garantías necesarias, otorgará la concesion de dicho camino de fierro, con arreglo á las cláusulas acordadas entre Nuestro Ministro de Fomento y D. Luis Binel.

Dado en el palacio de México, á 3 de Abril de 1865.—(Firmado.)—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento (firmado), *Luis Robles.*

Octubre 1º de 1865.

Promesa de concesion de un ferrocarril de México á Toluca.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Considerando que las vías férreas en el Imperio son una necesidad que debe atenderse de toda preferencia para activar el comercio y promover la prosperidad de los ramos que constituyen la riqueza pública:

Considerando que entretanto se desarrolla el espíritu de empresa, es preciso alentar por todos los medios de que puede disponer el Gobierno, la ejecucion de estas obras:

Vista la demanda de D. S. Sauvage y Cª, y el informe de Nuestro Ministro de Fomento,

OTORGAMOS á D. S. Sauvage y Cª una promesa de concesion de un camino de fierro de México á Toluca.

Esta promesa es válida por tres meses, durante los cuales D. S. Sauvage se compromete á presentar al Gobierno:

1º Los planos, perfiles, nivelacion y presupuesto para el tramo de la vía férrea y de las estaciones destinadas á su servicio.

2º Los fondos necesarios para la construccion de dicho camino de fierro y sus dependencias, y del material necesario á su explotacion.

Si los proyectos de que se trata fueren aceptados, y el Gobierno encuentra en los estatutos de la Sociedad y su administracion las garantías necesarias, otorgará la concesion de dicho camino de fierro con arreglo á las cláusulas acordadas entre Nuestro Ministro de Fomento y D. S. Sauvage y Cª.

Dado en México, á 1º de Octubre de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Luis Robles Pezuela.*

Enero 9 de 1866.

Queda definitivamente hecha la concesion para el ferrocarril de México á Toluca.

Ministerio de Fomento.—Seccion 5ª—México, Enero 9 de 1866.—En consideracion á que dentro del plazo fijado en la promesa decretada el 1º de Octubre último, ha presentado vd. los proyectos que ella determina, y habiéndose examinado estos, se declara, que estando cumplidos los requisitos prevenidos en la citada promesa, queda definitivamente hecha la concesion para el ferrocarril de México á Toluca, bajo las cláusulas á que se refiere el mencionado decreto de 1º de Octubre.—El Subsecretario interino de Fomento, *Francisco Jimenez.*—Sr. D. Scipion Sauvage y Cª

Decreto.—Octubre 10 de 1870.

La Compañía que el C. Mariano Riva Palacio organice en representacion del Estado de México, queda autorizada para construir y explotar un ferrocarril de la ciudad de México á Toluca, con un ramal para Cuautitlán.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º La Compañía que el C. Mariano Riva Palacio organice, en representacion del Estado de México, queda autorizada para construir y explotar un ferrocarril de la ciudad de México á la de Toluca, con un ramal para Cuautitlán.

«Art. 2º La Compañía podrá tomar por causa de utilidad pública, previa indemnizacion, los terrenos, edificios y materiales de construccion de propiedad particular que fueren necesarios para el establecimiento de la vía ó de sus dependencias. Si dichos terrenos ó materiales de construccion fuesen de propiedad federal, serán cedidos gratuitamente á la Empresa. Los caminos no podrán ser ocupados sino en cuanto excedan de diez metros de ancho, quedando separados del ferrocarril por barda ó foso.

«Art. 3º Los materiales y útiles de procedencia nacional ó extranjera, que á juicio del Ministerio de Fomento fuesen necesarios para la construccion, reparacion y explotacion de la vía y de sus estaciones y demas dependencias, serán libres de toda contribucion ó impuesto por espacio de cincuenta años, contados desde esta fecha, limitándose por el propio Ministerio la cantidad de dichos materiales y útiles que deba gozar de esta exencion. Durante el mismo tiempo no podrán ser gravados por contribuciones de ningun género, ni el camino ni sus dependencias naturales, ni los capitales que en ellos se inviertan.

«Art. 4º Por cada kilómetro de vía férrea que construya la Empresa, tendrá derecho á percibir en dinero efectivo tres mil pesos, como subvencion del tesoro federal, y á exportar libre de todo impuesto hasta la suma de veinte mil pesos. La subvencion en efectivo no será pagada sino despues del 1º de Enero de 1873, aun cuando se devengue antes de aquella fecha.

«Art. 5º Las obras necesarias para el establecimiento del ferrocarril y de sus estaciones y almacenes, no podrán emprenderse sino previa la aprobacion de sus plantas por el Ministerio de Fomento. Los radios de las curvas podrán reducirse hasta cincuenta metros, y el peso de los rieles hasta veinte kilógramos por cada metro de largo; las pendientes no pasarán de cinco por ciento; el ancho de la vía entre los bordes interiores de los rieles, será de ochenta y cinco centímetros. Estas dimensiones podrán ser alteradas con permiso del Ministerio de Fomento.

«Art. 6º La Empresa queda obligada á consentir bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, el tránsito sobre sus vías, de máquinas, carruajes y trenes pertenecientes á otras empresas, y á conducir gratuitamente y en carruaje especial, la correspondencia, impresos y empleados despachados por las administraciones de correos.

«Art. 7º Cuando haya percibido la subvencion á que se refiere el artículo 4º, quedará la Empresa obligada á no cobrar cuotas superiores á las que expresan las siguientes tarifas:

A

Para el trasporte de pasajeros.

Primera clase,	2	centavos	por	cada	kilómetro.	
Segunda	,,	1½	,,	,,	,,	,,
Tercera	,,	1	,,	,,	,,	,,

B

Para el flete de cada tonelada de mercancías.

Primera clase,	10	centavos	por	cada	kilómetro.	
Segunda	,,	8	,,	,,	,,	,,
Tercera	,,	6	,,	,,	,,	,,

C

Para el tránsito de trenes pertenecientes á otras empresas.

Sesenta por ciento del monto del flete computado segun la tarifa correspondiente.

D

Para el trasporte de personas y cosas empleadas en servicio de la Federacion.

Cincuenta por ciento de las cuotas que correspondan segun las tarifas comunes.

«Art. 8º Esta concesion caduca:

«I. Por no construir á lo menos diez kilómetros de ferrocarril dentro de diez y ocho meses, contados desde esta fecha.

«II. Por no poner en explotacion toda la vía y su ramal dentro de seis años, igualmente contados desde esta fecha.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Octubre 8 de 1870.—*Gerónimo Elizondo*, diputado presidente.—*Guillermo Valle*, diputado secretario.—*Protasio P. Tagle*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 10 de Octubre de 1870.——*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Presente.»

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Octubre 10 de 1870.—*Balcárcel.*

Decreto.—Mayo 21 de 1872.

Se revalida la concesion que en 8 de Octubre de 1870 se otorgó al C. Mariano Riva Palacio en representacion del Estado de México, para la construccion y explotacion de un ferrocarril de México á Toluca con un ramal para Cuautitlán.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º Se revalida la concesion que en 8 de Octubre de 1870 se otor-

gó al C. Mariano Riva Palacio, en representacion del Estado de México, para la construccion y explotacion de un ferrocarril de México á Toluca con un ramal para Cuautitlán, cuya concesion ha caducado con arreglo á la fraccion I de su art. 8º, por no haber terminado la construccion de los primeros 10 kilómetros de vía dentro del plazo de diez y ocho meses que se fijó al efecto y espiró el 8 de Abril de 1872.

«Art. 2º El art. 8º de la ley citada se reforma en los términos siguientes:

«Esta concesion caduca:

«I. Por no tener construidos á lo menos 10 kilómetros de ferrocarril el dia 30 de Setiembre del presente año.

«II. Por no construir á lo menos 12 kilómetros en cada año, contados desde 30 de Setiembre del presente año.

«III. Por no tener en explotacion toda la vía y su ramal el 8 de Octubre de 1876.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Mayo 21 de 1872.—*José H. Núñez*, diputado presidente.—*Gumesindo Enriquez*, diputado secretario.—*Enrique M. Rubio*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 21 de Mayo de 1872.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos consiguientes.

Independencia y libertad. México, Mayo 21 de 1872.—*Balcárcel.*—Ciudadano.....

Decreto.—Junio 18 de 1875.

Se autoriza al Ejecutivo para que pueda modificar las leyes de 10 de Octubre de 1870 y 21 de Mayo de 1872, fijando las bases bajo las cuales deba terminarse el ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlán, y celebrar nuevo contrato.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se autoriza al Ejecutivo para que pueda modificar las leyes de 10 de Octubre de 1870 y 21 de Mayo de 1872, fijando las bases bajo las cuales deba terminarse el ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlán, y celebrar un nuevo contrato con la actual Compañía ó con otra que dé las garantías suficientes para aquel efecto, dando cuenta al Congreso para su aprobacion, y sin perjuicio de los derechos y obligaciones de la Compañía conforme á las leyes antes mencionadas.»

«Palacio del Poder Legislativo de la Union. México, Mayo 31 de 1875. —*Julio Zárate*, diputado presidente.—*Antonio Gómez*, diputado secretario.—*J. V. Villada*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Poder Ejecutivo en México, á 18 de Junio de 1875.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Junio 18 de 1875.—*Balcárcel.*

Decreto.—Diciembre 22 de 1876.

Se concede á la Compañía del ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlán continúe el sorteo que tiene establecido.

Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernacion.—Seccion 2ª—El ciudadano general 2º en gefe del ejército constitucionalista, encargado del poder Ejecutivo de la Union, se ha servido conceder permiso á la Compañía del ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlán, para seguir celebrando en esta capital los sorteos de la lotería que tiene establecida, bajo las bases siguientes:

1ª La expresada Compañía podrá seguir celebrando en México, por espacio de tres años, que comenzarán á contarse desde el 30 de Enero próximo venidero, la lotería establecida en virtud del permiso que se le otorgó en 30 de Enero de 1871, y cuyos productos deben aplicarse, como subvencion, á construir el ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlán.

2ª La Compañía del expresado ferrocarril anticipará al Supremo Gobierno la cantidad de cincuenta mil pesos, que le será reintegrada con la contribucion establecida por decreto de 28 de Junio de 1872, y que cause la lotería de que se trata desde el sorteo próximo.

De estos cincuenta mil pesos, veinticinco mil serán entregados desde luego en dinero efectivo en la Tesorería general de la nacion, y los otros veinticinco mil serán satisfechos en letras sobre cualquiera plaza del interior del país, á eleccion del Gobierno.

3ª La lotería del ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlán, pagará solamente el impuesto decretado en 28 de Junio de 1872, que hoy se le cobra, y en el evento de que este impuesto se reduzca para cualquiera otra lotería, la del ferrocarril tendrá derecho á la misma reduccion.

4ª La Compañía del ferrocarril podrá alterar los sorteos que actualmente celebra, dando aviso á esta Secretaría, y sin modificar en nada el reglamento vigente.

Lo digo á vd. á fin de que, si estuviere conforme con las anteriores bases, se sirva proceder á cumplirlas en la parte que le corresponde.

Libertad en la Constitucion. México, Diciembre 22 de 1876.—*P. Tagle.*—C. presidente de la Junta directiva de la Compañía del ferrocarril de México á Toluca y Cuautitlán.—Presente.

Ferrocarril de Toluca.—Direccion.—En la junta celebrada el dia 28 del actual, fué leida la comunicacion de vd. de fecha 22 del mismo, ó sea el contrato celebrado entre el Supremo Gobierno y esta Compañía, relativo á la próroga de tres años para la lotería de esta Empresa, con las demas cláusulas que el citado contrato encierra.

La referida Junta ha aprobado dicho convenio, y en cumplimiento

á la cláusula 2ª, ha enterado en la Tesorería general de la nacion los cincuenta mil pesos á que se obligó y en los términos estipulados.

Tengo el honor de participarlo á vd. por acuerdo de la misma, protestándole á la vez las seguridades de mis respetos.

México, Diciembre 30 de 1876.—Por el señor presidente de la Compañía, *P. del Valle.*—Señor Ministro de Gobernacion.—Presente.

Son copias. México, Enero 13 de 1877.—Por ausencia del ciudadano oficial mayor, *Pablo Macedo*, oficial primero.

MÉXICO al rio de TUXPAN.

Decreto.—Marzo 30 de 1866.

Se concede privilegio para la construccion de un camino de fierro que, partiendo de México y pasando por Pachuca y Tulancingo, termine en el punto que sea navegable en el rio de Túxpan.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Oido Nuestro Ministro de Fomento,

DECRETAMOS:

Art. 1º Se concede privilegio exclusivo por cincuenta años á los Señores D. Antonio Morales Montenegro, D. Francisco Pirez d'Almeida y D. Manuel B. da Cunha Reis, para la construccion y explotacion de un camino de fierro que, partiendo por el Norte de la capital de México y pasando por Pachuca y Tulancingo, termine en el punto que sea navegable el rio de Túxpan.

Art. 2º Los concesionarios, en el término de cuatro meses contados desde la fecha de este decreto, presentarán á Nuestro Ministro de Fomento, para su exámen y aprobacion, los planos, nivelacion, trazos y presupuestos del camino, y en el mismo término acreditarán que cuentan con el capital suficiente para llevar al cabo la obra.

Art. 3º Los puntos de partida y de llegada y las estaciones que deban establecerse, se designarán por los concesionarios de acuerdo con las autoridades competentes.

Art. 4º El Estado se obliga á ceder á la Empresa los terrenos nacionales que sean necesarios para el establecimiento de la vía férrea y sus dependencias, sin indemnizacion alguna; pero esta gracia durará mientras esté el camino en explotacion, recobrando el Estado su propiedad en caso contrario. En cuanto á los que pertenezcan á las municipalidades, el Gobierno, por interes público, hará uso de su influencia para lograr que se haga abandono gratuito ó á poco precio.

Art. 5º Las propiedades particulares, los concesionarios podrán expropiarlas por causa de utilidad pública, con sujecion á la ley de la materia, y limitándose á lo que realmente se necesite para la vía y sus dependencias.

Art. 6º Los concesionarios quedan autorizados para establecer á lo largo de la línea un telégrafo para el servicio de ella, pudiendo el Gobierno usar de los postes ó soportes colocados por la Empresa para poner los hilos que estime convenientes para el servicio oficial.

Art. 7º El camino de hierro será de una sola vía y tendrá las dobles vías necesarias.

El número, la extension y colocacion de estas últimas, se determinarán por los ingenieros del Gobierno, oidos los concesionarios.

El ancho de la vía férrea entre los bordes interiores de los rieles, será de $1^{m}45$.

La distancia entre las dos vías, en los lugares en que se establezcan, será á lo menos de $1^{m}80$, medida entre los bordes exteriores de los rieles de cada vía.

La anchura de los acotamientos, ó en otros términos, la anchura entre los bordes exteriores de los rieles extremos y la arista exterior del camino, deberá ser á lo menos de $1^{m}50$ en las partes en terraplen, y de 1 metro en las cortaduras y rocas, entre los parapetos de los puentes y en los subterráneos.

El peso de los rieles será de 28 kilógramos por metro lineal.

El radio mínimum de las curvas será de 90 metros.

La pendiente máximum de la vía férrea será de 6 por 100.

Art. 8º Los concesionarios quedan obligados á conducir, sin esti-

pendio alguno, la correspondencia pública, los empleados del correo, los ingenieros del Estado en comisiones del servicio; todos los demas empleados del Gobierno, tropas, trenes, equipajes, municiones, etc.; en una palabra, todos los individuos que designe el mismo Gobierno como viajeros en su servicio, serán trasportados por un precio convencional, que no exceda de la mitad del establecido por tarifa para el público.

Art. 9º La tarifa para los pasajeros y las mercancías, se arreglará de comun acuerdo entre el Gobierno y los concesionarios antes de entregar el camino á la circulacion.

Art. 10. Si los productos de la línea alcanzaren en un quinquenio un beneficio más del 15 por 100, despues de cubiertos todos los gastos ordinarios é imprevistos, la Compañía se somete á que el Gobierno haga una baja moderada en la tarifa, sin que ella sea notoriamente gravosa á la negociacion. Esta modificacion se efectuará de acuerdo con la asamblea general de accionistas.

Art. 11. Los trabajos de construccion de la vía férrea comenzarán precisamente á los cinco meses, contados desde el dia en que se aprueben los planos, y deberán estar concluidos y puesto en circulacion todo el camino, en el período de tres años contados desde el expresado dia.

Art. 12. La falta de cumplimiento al plazo que fija el art. 2º, causará la caducidad del privilegio; y por la falta de cumplimiento en los plazos que fija el artículo anterior, además de caducar el privilegio, incurrirán los concesionarios en una multa de diez mil pesos, de cuya cantidad otorgarán la correspondiente fianza.

Art. 13. A la espiracion de los cincuenta años, el Gobierno podrá obtener la propiedad de la vía, pagando el importe del material de explotacion, previo valúo de peritos nombrados al efecto.

Art. 14. Si los concesionarios cumplieren con lo estipulado en el artículo 11, y presentaren al Gobierno los planos, trazos y presupuestos para establecer un ramal del ferrocarril hácia las márgenes del rio Moctezuma, el Gobierno se obliga, si no se le propusiesen otros proyectos mas ventajosos, á dar á dichos concesionarios la correspondiente auto-

rizacion sobre ese nuevo tramo, con arreglo á las cláusulas y condiciones que entonces se convengan.

Art. 15. En consideracion á que no se otorga subvencion alguna, el Gobierno, para dar el impulso que merecen las empresas que tienden al progreso, prosperidad y engrandecimiento del Imperio, autoriza á los concesionarios para que puedan prolongar la vía, canalizando el rio de Túxpan.

Art. 16. Se autoriza tambien á los concesionarios para canalizar la laguna de Tamiahua, poniéndola en comunicacion con los esteros adyacentes. La Empresa podrá poner en el canal los vapores ó embarcaciones bastantes al servicio público, pero sin impedir el tránsito de otras.

Art. 17. Para indemnizar á los concesionarios de sus gastos, se les otorga la facultad de cobrar, durante cincuenta años y segun la tarifa que formen y apruebe el Gobierno, un derecho á las embarcaciones y mercancías que pasen por el canal. Los cincuenta años comenzarán á contarse desde el dia en que, segun este decreto, debe estar concluido el canal.

Art. 18. La tarifa que por el artículo anterior se establezca, no comprenderá á los bongos y lanchones que hoy transitan, los cuales solo pagarán á favor de la Empresa las mismas cuotas que siempre hayan satisfecho.

Art. 19. En los mismos plazos marcados en el art. 11, deberán comenzar y concluir los trabajos de canalizacion del rio de Túxpan y laguna de Tamiahua, bajo la pena de que en caso contrario, quedará nula y de ningun valor la facultad para cobrar el derecho á las embarcaciones y mercancías, conforme al art. 17.

Art. 20. Nuestra Secretaría de Hacienda, de acuerdo con la de Fomento, dará un reglamento especial determinando la manera con que los buques y mercancías pueden transitar por el canal.

Art. 21. Los concesionarios se obligan á cumplir religiosamente con todas y cada una de las cláusulas y condiciones estipuladas en el presente contrato, sujetándose á la ley de Octubre 2 de 1865, relativa á ca-

minos de fierro, así como tambien acatarán las leyes dadas ó que se dieren en lo sucesivo, siempre que ellas no pugnen con lo estipulado en el mismo contrato.

Art. 22. Los concesionarios, las empresas que formen, y todos los que de algun modo dependan de ellos, sea cual fuere su nacionalidad, serán considerados como mexicanos en todo lo concerniente á las obligaciones, servicios y gravámenes que en cualquiera manera puedan afectar su propiedad.

Art. 23. El presente privilegio y autorizacion, no podrán cederse, traspasarse, ni en manera alguna enajenarse, sin previa aquiescencia del Gobierno.

Art. 24. El Gobierno imperial se compromete á que tanto él como todas las autoridades y funcionarios en el círculo de sus atribuciones, impartan á la Compañía la mas eficaz proteccion para el cumplimiento de lo pactado en el presente contrato.

Dado en México, á 30 de Marzo de 1866.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Francisco Somera.*

Decreto.—Octubre 15 de 1867.

Se concede autorizacion para construir un camino de fierro que, partiendo del Norte de la ciudad de México, pase por Tlalnepantla, Cuautitlán, Zumpango, Tizayúca, Tulanciugo, Huauchinango, Xico, y termine en el punto navegable del rio Túxpam.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que en uso de las ámplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Bajo las bases contenidas en este contrato, se concede la correspondiente autorizacion á D. Antonio Morales Montenegro y á D. Manuel B. da Cunha Reis, para construir y explotar un camino de fier-

ro que, partiendo del Norte de la ciudad de México, pase por Tlalnepantla, Cuautitlán, Zumpango, Tizayuca, Tulancingo, Huauchinango, Xico, y termine en el punto navegable del rio Túxpan, haciendo el resto del trayecto hasta el puerto de este nombre por medio de vapores. Del punto que á la Empresa convenga, partirá un ramal para Pachuca.

«Art. 2º Los concesionarios se sujetarán en todo á los planos, niveles y trazos presentados ya al Ministerio de Fomento, con las modificaciones que se hagan en virtud del exámen practicado por el ingeniero nombrado al efecto por el Gobierno y expensado por los concesionarios. El expresado ingeniero hará el reconocimiento del camino en el intervalo trascurrido desde la fecha de este decreto hasta el dia señalado para dar principio á los trabajos de construccion.

«Art. 3º El ingeniero de que habla el artículo anterior, tendrá el carácter de inspector de la vía férrea, y por lo mismo cuidará de que los trabajos se ejecuten con arreglo á los principios de construccion, procurando que en los terrenos montañosos no exceda la pendiente de cinco por ciento, y el radio mínimum de las curvas de noventa metros; que el ancho de la vía férrea entre los bordes interiores de los rieles, la distancia entre las dos vías en los lugares en donde deban establecerse, y la anchura de los acotamientos, es decir, la anchura entre los bordes exteriores de los rieles y las cunetas ó fosos, sean las adoptadas en los caminos de fierro de mejor clase.

«Art. 4º El trazo de la vía férrea á que se refiere este decreto, no se llevará sobre el camino público, y solo podrá atravesarlo en los puntos en que sea necesario; cuando esto se verifique al mismo nivel, es obligacion de la Empresa construir en ellos barreras movibles que, cerradas á tiempo por el guarda encargado de ellas, corten la comunicacion para evitar las desgracias que pudieran sobrevenir cuando pase el tren. Pero cuando esto suceda á diferentes alturas, el ferrocarril podrá pasar por encima ó debajo de la carretera, haciendo los concesionarios por su cuenta los puentes, socavones y demas obras de arte necesarias á la comodidad y seguridad de los transeuntes.

«Art. 5º Los concesionarios quedan obligados á restablecer y asegurar por su cuenta los desagües ó rios que se hayan detenido, suspendido, modificado ó cambiado de direccion en su curso, á causa de sus obras, debiendo tambien reponer en su estado primitivo los caminos públicos ó particulares que con sus trabajos hayan tenido que modificar. Las indemnizaciones por perjuicios originados en cualquiera de estos casos, serán satisfechas por los concesionarios.

«Art. 6º Es de la responsabilidad de la Empresa cubrir todos los gastos que se hagan en la construccion del camino, aun cuando los trabajos se ejecuten por contratistas ó subcontratistas, pues estos lo hacen en representacion de la misma Empresa.

«Art. 7º Los concesionarios tendrán en esta capital un representante ampliamente facultado y autorizado, con el fin de dar el debido cumplimiento á las obligaciones que les impone este convenio.

«Art. 8º El Gobierno se obliga á ceder á los concesionarios los terrenos baldíos que sean necesarios para la vía férrea y sus dependencias, sin indemnizacion alguna; pero esta gracia no durará sino mientras esté el camino en explotacion. En cuanto á los terrenos que pertenezcan á las municipalidades, su valor será pagado en acciones del mismo ferrocarril. Las propiedades particulares que ocupe la Empresa, serán indemnizadas conforme á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública.

«Art. 9º Los concesionarios quedan autorizados para establecer en el trayecto de la vía férrea un telégrafo para el servicio de ella, sin que este permiso importe un privilegio en favor de la Empresa.

«Art. 10. Los concesionarios comenzarán la construccion del ferrocarril y línea telegráfica dentro de diez meses, contados desde la fecha de este convenio, debiendo terminar en cada año, á satisfaccion del Gobierno, un tramo de diez y seis leguas por lo menos, para que toda la línea quede concluida precisamente en el plazo de cinco años.

«Art. 11. De las tierras que fueren del dominio público, la Empresa podrá tomar gratis los materiales necesarios para la construccion y conservacion del camino y del telégrafo, ó de sus pertenencias; pero si

aquellos estuvieren en terrenos particulares, podrá usarlos la Empresa indemnizando á los dueños, conforme á las leyes.

«Art. 12. Los concesionarios podrán importar, libres de derechos, los materiales, máquinas, herramientas, carruajes, carbon de piedra, alambre y demas útiles necesarios para la construccion del telégrafo, de la vía y de sus pertenencias, siendo tambien libre de derechos la exportacion del dinero necesario para su compra, cuya exencion durará sesenta años, y para hacer uso de ella, la Empresa se sujetará á las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

«Art. 13. Los capitales invertidos en el camino, línea telegráfica y sus pertenencias, quedan exceptuados de impuestos y contribuciones durante los sesenta años de esta concesion.

«Art. 14. Los directores, ingenieros, maquinistas, empleados y trabajadores, estarán exentos de cargas concejiles y del servicio de guardia nacional, menos en caso de guerra extranjera, por solo el tiempo que estuvieren al servicio de la Empresa.

«Art. 15. Los derechos que se cobren por fletes de mercancías, conduccion de pasajeros, telégramas y demas, se sujetarán á la tarifa que formen los concesionarios, debiendo someterla antes á la aprobacion del Gobierno general.

«Art. 16. Las concesiones hechas en este decreto durarán sesenta años, contados desde que el ferrocarril y telégrafo se pongan al uso público.

«Art. 17. La Empresa queda obligada á conducir á cualquier punto, en todo el tránsito del camino, libres de gastos, la correspondencia que se trasmita por él, recibiéndola y entregándola con las formalidades debidas, los empleados del correo y los ingenieros en comision del Gobierno. Las tropas, trenes, equipajes, municiones, oficiales, empleados ó agentes del Gobierno general ó de los Estados, cuando caminen por causa del servicio público, serán trasportados por un precio convencional, que no excederá la mitad del establecido por tarifa para el público. Todos los mensajes enviados por los funcionarios ó empleados de la Federacion ó de cualquiera de sus Estados, sobre negocios públicos,

se trasmitirán por la línea telegráfica de la Empresa, pagando solamente la mitad del precio de tarifa.

«Art. 18. Se autoriza á los concesionarios para canalizar la laguna de Tamiahua, poniéndola en comunicacion con los esteros adyacentes, pudiendo, en consecuencia, poner en el canal los vapores ó embarcaciones suficientes para el servicio público, pero sin que esta concesion se oponga á que otros buques, vapores ó lanchas naveguen en la laguna, para el comercio y cualesquiera otros objetos, siempre que esa navegacion sea arreglada á las leyes de la República Mexicana.

«Art. 19. Los vapores ó buques de la Empresa llevarán precisamente bandera mexicana, con la dotacion de oficiales y tripulaciones que las leyes requieren para los buques nacionales, formándolas con mexicanos por nacimiento ó por naturalizacion, dándose á la Empresa en el segundo caso las cartas de naturalizacion que pida.

«Art. 20. La Empresa dará una fianza á satisfaccion del Ministerio de Fomento, dentro de cinco meses contados desde la fecha de este decreto, por valor de cincuenta mil pesos ($50,000), siendo la entrega de esta fianza condicion indispensable para la existencia y validez de las concesiones hechas en este decreto. La Empresa incurrirá en la pena de perder dichos cincuenta mil pesos, en caso de que no cumpla, dentro de los plazos señalados, con la obligacion de comenzar y acabar el ferrocarril y línea telegráfica.

«Art. 21. La Empresa á que este decreto se refiere, es y será siempre exclusivamente mexicana, pues aunque forme alguna Compañía en el extranjero, se considerará sin embargo como constituida y organizada ahora en la República Mexicana, con arreglo á las leyes mexicanas; pero si estimase conveniente constituir compañías separadas, podrá constituir tales compañías, formándolas y organizándolas, ya sea en la República ó ya en el extranjero, conforme á las leyes generales ó especiales del lugar en que las constituya, aunque siempre deberán ser consideradas como dependientes en todo de la misma Empresa principal, exclusivamente mexicana, y sujetas en consecuencia á las prescripciones de esta ley.

«Art. 22. La empresa de D. Antonio Morales Montenegro y D. Manuel B. da Cunha Reis, y cualquiera otra que pueda sucederle, así como todos los extranjeros y los sucesores de estos que tomen parte en ella, sea como accionistas, empleados, ó con cualquier otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha Empresa se refiera; no podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con la Empresa, derechos de extranjería; solo tendrán, en caso de denegacion de justicia, los mismos derechos y medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la Empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos; y no podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

«Art. 23. En ningun caso podrá la Empresa, bajo la pena de nulidad, traspasar, ni hipotecar, ni enajenar las concesiones de este decreto, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, á un gobierno ó Estado extranjero; no podrá hacerlo respecto de un particular ó Compañía, sin el previo consentimiento del Gobierno general. Tampoco podrá la Empresa admitir como socio á un gobierno ó Estado extranjero, siendo nula cualquiera estipulacion que se hiciere en este sentido.

«Art. 24. La Empresa se sujetará á las leyes vigentes en México, relativas á las vías públicas, y á las que en lo sucesivo se dicten respecto de caminos de fierro, siempre que no pugnen con lo estipulado en este contrato.

«Art. 25. Si al efectuarse los trabajos del camino y estaciones apareciere algun criadero metálico ó cantera de cualquiera clase que sea, se adjudicará á la Empresa, sin perjuicio de tercero, siempre que para ello cumpla con los requisitos que previenen las Ordenanzas de minería.

«Art. 26. El Gobierno se compromete á impartir á los concesionarios ó á la Compañía que formen, la más eficaz proteccion para el cumplimiento de lo estipulado en el presente contrato.

«Art. 27. Luego que se ponga al uso público algun tramo del camino, el ingeniero nombrado por el Gobierno hará que se dicten las medidas necesarias, á fin de que haya seguridad para los pasajeros, órden y regularidad en las horas designadas para la salida de los trenes, es-

taciones cómodas para los viajeros en los puntos convenientes, y el número de vigilantes que fuere suficiente para que la vía férrea sea bien atendida.

«Art. 28. Los concesionarios presentarán al Ministerio de Fomento, en el mes de Enero de cada año, un informe comprendiendo los puntos siguientes:

«1º Los nombres de los accionistas y lugar de su residencia, hasta donde fuere posible inquirirlo.

«2º Los nombres y residencia de los directores y demas empleados de la Compañía.

«3º El importe del capital suscrito y la cantidad que se hubiese pagado.

«4º Una descripcion de la vía construida, estado que guarda y el costo que ha tenido.

«5º Importe de lo recibido por pasajeros en la vía.

«6º Importe de lo recibido por carga en la misma.

«7º Un informe de los gastos en la empresa.

«8º Un informe de las deudas de la Compañía, expresándose la clase de ellas.

«Art. 29. En todo caso fortuito ó de fuerza mayor, se suspenden las obligaciones que contrae la Empresa respecto de los plazos fijados en este decreto, durando la suspension por solo el tiempo que dure el impedimento, para lo cual la Empresa deberá presentar al Gobierno general las pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor, á fin de que se abone á la Empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento.

«Art. 30. Las concesiones que contiene este decreto caducarán por las causas siguientes:

«1ª Por no dar al Ministerio de Fomento la fianza de que habla el artículo 20, dentro de cinco meses contados desde la fecha de este decreto.

«2ª Por no cumplir con la obligacion de construir los tramos y todo el ferrocarril con el telégrafo, dentro de los plazos señalados al efecto en este decreto.

«3ª Por suspender durante un año consecutivo los trabajos del camino.

«4ª Por admitir como socio á un gobierno ó Estado extranjero.

«5ª Por traspasar, hipotecar ó enajenar las concesiones de este decreto, el ferrocarril ó el telégrafo á un gobierno ó Estado extranjero.

«6ª Por traspasar, hipotecar ó enajenar las concesiones, el ferrocarril ó el telégrafo, á un particular ó compañía sin previo consentimiento del Gobierno general.

«Art. 31. En caso de caducidad por alguno de los motivos explicados en el artículo anterior, la Empresa perderá las concesiones otorgadas en este convenio, conservando únicamente como de su propiedad la parte de camino ya terminada, las locomotoras, trenes, edificios y demas objetos empleados en su servicio.

«Art. 32. Toda duda ó controversia sobre la inteligencia ó ejecucion de esta ley, será decidida por los tribunales federales competentes de la República Mexicana.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 15 de Octubre de 1867.— —*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Octubre 15 de 1867.—*Balcárcel.*

MÉXICO á VERACRUZ.

Decreto.—Octubre 31 de 1853.

Privilegio exclusivo á D. Juan Laurie Rickards para la construccion y explotacion de un camino de fierro de México á Veracruz, pasando por Puebla.

Ministerio de Fomento.—El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, benemérito de la patria, general de division, caballero gran cruz de la real y distinguida Orden española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las facultades que la nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se concede por el Supremo Gobierno al Sr. D. Juan Laurie Rickards, privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro de Veracruz á México, pasando por Puebla.

«Art. 2º El curso del camino de Veracruz á Puebla será el que el reconocimiento que se practique de los terrenos designe como el más conveniente, y el curso del camino de Puebla á México será por los Llanos de Apam.

«Art. 3º Los terrenos necesarios para la construccion del camino, de las oficinas, habitaciones ó talleres necesarios para la explotacion y construccion de dicho camino, se entregarán al empresario, libres de toda retribucion y en propiedad perpetua, en atencion á las grandes ventajas que resultarán á los actuales propietarios de dichos terrenos por su proximidad al camino.

«Art. 4º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la Empresa y servicio de sus agentes, empleados y trabajadores, así como toda especie de carruajes, trenes y sus adherentes para trasportes, máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias y sus aparejos y guarniciones, así como la misma negociacion, serán libres de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones ó impuestos existentes hoy ó que se decreten en lo sucesivo, cualquiera que sea su clase ó denominacion.

«Art. 5º El Gobierno asegurará á la Compañía empresaria, tanto para su propiedad como para los extranjeros que emplee, la proteccion que los tratados existentes garantizan á los súbditos ingleses, tanto en sus personas como en su propiedad é intereses.

«Art. 6º Los empleados, operarios y trabajadores mexicanos que empleé la Compañía empresaria, serán exentos del servicio militar durante el tiempo que se hallen en el de dicha Compañía.

«Art. 7º El Sr. D. Juan Laurie Rickards se compromete á que quede formada y constituida la Compañía dentro de ocho meses contados desde la fecha en que se conceda el privilegio, y dará aviso oficialmente al Ministro plenipotenciario de la República Mexicana en Lóndres, de la formacion é instalacion de dicha Compañía, así como de sus estatutos y reglamentos, para que se publiquen en la República Mexicana.

«Art. 8º La Compañía se radicará en Lóndres, y una cuarta parte de las acciones en que se divida el capital social se reservará, durante un año, para los habitantes de la República Mexicana que quieran tomar parte en la empresa, y al efecto se abrirá en México un libro de suscricion.

«Art. 9º Luego que se haya formado é instalado la Compañía, se procederá por los ingenieros nombrados por ella, al reconocimiento de los terrenos que sean más favorables al curso que deba seguir el camino de fierro, y luego que se haya concluido este reconocimiento, en parte ó en totalidad, se someterán los planos á la aprobacion del Supremo Gobierno, y despues de obtenida, se procederá inmediatamente á empezar los trabajos. En el caso inesperado de que concluido que sea el reconocimiento del curso del camino, quede probado que la construccion de un ferrocarril sea absolutamente impracticable en cierto ó ciertos puntos, se construirá un camino carretero para comunicar entre sí los dos trozos de ferrocarril, y esta circunstancia se considerará como caso de fuerza mayor, y de ningun modo podrá dar motivo para que se anule el presente privilegio.

«Art. 10. Tan luego como se haya recibido en México la noticia oficial de la instalacion de la Compañía en Lóndres, se procederá por dos peritos, uno nombrado por el Supremo Gobierno y el otro por la Compañía, al avalúo de la parte de camino de fierro que se halla construida en la actualidad, de sus trenes, oficinas, utensilios y de todo lo que le pertenezca; si no estuvieren de acuerdo los peritos, nombrarán un

tercero en discordia, cuya sentencia será definitiva y obligatoria para ambas partes contratantes. Concluido dicho avalúo, el camino, sus trenes, oficinas y cuanto le pertenezca, se entregarán á la Compañía en propiedad perpetua, pagando esta el interes de la cantidad en que haya sido avaluado, á razon de 6 por 100 al año.

«Art. 11. Conforme se vayan concluyendo trozos de camino y se abran al público, la Compañía, de acuerdo con el Supremo Gobierno, fijará la tarifa de los precios que deban cobrarse para la conduccion de los pasajeros, efectos ó ganados.

«Art. 12. Queda entendido y convenido desde ahora, que este privilegio se extenderá bajo las mismas condiciones á cualquiera ramal ó ramales que la Compañía juzgue conveniente establecer, bajo la previa aprobacion del Supremo Gobierno.

«Art. 13. Una vez concluido el camino de Veracruz á México y los ramales de que habla el artículo anterior, serán, así como todo lo que les pertenezca, propiedad *ad perpetuum* de la Compañía.

«Art. 14. La conduccion de la correspondencia por el camino de fierro ó por los ramales que se establezcan, serán materia de un contrato ó contratos *ad hoc*, cuando llegue el caso.

«Art. 15. En remuneracion de las concesiones hechas por el Supremo Gobierno, la Compañía empresaria tendrá la obligacion de efectuar el trasporte de tropas y empleados del Gobierno, siempre que viajen en comision del servicio público, é igualmente las municiones ú otros efectos de la pertenencia del Gobierno, por la mitad de los precios que se hayan fijado para el público. Igualmente, luego que se empiecen á hacer dividendos á los accionistas, el Gobierno percibirá 10 por 100 *ad perpetuum* sobre el monto de dichos dividendos. Además, la Compañía admitirá los ingenieros que tenga á bien designar el Supremo Gobierno, dándoles así una oportunidad de completar sus estudios teóricos, por la práctica que podrán adquirir en la construccion de caminos de fierro y ramos que le son anexos; y se compromete á emplear, previo permiso del Supremo Gobierno, á los que posean los conocimientos necesarios.

«Art. 16. En el caso de que se suscite alguna duda en la interpretacion ó ejecucion del presente contrato, dicha duda será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Supremo Gobierno y otro por la Compañía; y en caso de diferencia, dichos árbitros nombrarán un tercero en discordia, cuya sentencia será definitiva y sin apelacion de ninguna clase.

Artículos adicionales.

«1º Si la Compañía no se halla formada en Lóndres dentro de seis meses de la fecha, el privilegio concedido será nulo.

«2º Si la nacionalidad de la Compañía no es anglo-mexicana, el privilegio quedará igualmente nulo.

«3º Si la Compañía se forma á los seis meses ó antes, el dia de su instalacion las casas que formen dicha Compañía garantizarán en manos del Ministro mexicano en Lóndres, de una manera valedera y á su entera satisfaccion, la ejecucion del reconocimiento, así como la del ferrocarril.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio del Gobierno nacional en Tacubaya, á 31 de Octubre de 1853.—*Antonio López de Santa-Anna.*—A D. Joaquin Velazquez de Leon.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, 31 de Octubre de 1853.—*Velazquez de Leon.*

Decreto.—Marzo 16 de 1854.

Se computarán los precios en el camino de fierro que se abra de Veracruz á México, de modo que no excedan á un 10 por 100 anual del capital que hubiere empleado la Compañía de D. Juan Laurie Rickards.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—S. A. S. el general Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, benemérito de la patria, general de division, gran maestre de la nacional y distinguida Orden de Guadalupe, caballero gran cruz de la real y distinguida Orden española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las facultades que la nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º La tarifa de precios de que habla el art. 11 del decreto de 31 de Octubre último, que concedió á D. Juan Laurie Rickards privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro de Veracruz á México, se fijará de modo que el total de sus productos al año, represente un 10 por 100 del capital empleado.

«Art. 2º Los dividendos de que trata la segunda cláusula del art. 15 del mismo decreto, no tendrán lugar hasta que hayan sido cubiertos con los productos del camino los intereses de los capitales invertidos en él, á razon de un 5 por 100 al año, desde la fecha de su inversion; mas tan luego como dichos productos, deducidos únicamente los gastos precisos de administracion y conservacion del camino, hayan cubierto los intereses vencidos, y su monto líquido exceda de lo que importe el interes al 5 por 100 anual sobre los capitales invertidos en la obra, comenzarán á hacerse los dividendos, disfrutando desde entonces el Supremo Gobierno el 10 por 100 que expresa el citado artículo, sobre el total de los productos líquidos que resulten, sin otra deduccion que los gastos precisos de administracion y conservacion.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno nacional en México, á 16 de Marzo de 1854.—*Antonio López de Santa-Anna.*—Al Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Marzo 16 de 1854.—El Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio, *Joaquin Velazquez de Leon.*

Decreto.—Enero 28 de 1856.

Se establece una Junta directiva de caminos de fierro para la construccion del de Veracruz á México.

Ministerio de Fomento.—El Exmo. Sr. Presidente sustituto se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

El C. IGNACIO COMONFORT, Presidente sustituto de la República Mexicana, etc.

«Art. 1º Para que con la mayor prontitud se haga efectiva la construccion de un camino de fierro de Veracruz á esta capital, vía de los Llanos de Apam y Puebla, se establece una Junta directiva de caminos de fierro, compuesta de los Sres. D. Gregorio Mier y Terán, D. Hermenegildo de Viya y Cosío y D. Pablo Martinez del Rio.

«Art. 2º Esta Junta queda facultada ampliamente para que de acuerdo y conformidad con los poseedores legales de los privilegios concedidos para la construccion de caminos de fierro en la vía de Veracruz, México y Acapulco ó San Blas, proceda dentro ó fuera de la República á formar una Compañía que desde luego se ocupe de continuar los caminos comenzados en México y Veracruz.

«Art. 3º La Junta directiva recibirá, previo un valúo hecho por peritos, el tramo de ferrocarril construido de Veracruz á San Juan, con todas las existencias y materiales que tenga, así como los objetos que se han encargado á Europa; y el valor que resultare, así como el precio en que se adjudicó la calzada de Guadalupe, lo entregarán al Ministerio de Fomento en acciones, bajo los mismos términos y condiciones que las reciba el público.

«Art. 4º Con el producto del derecho que se establece por el arancel llamado de mejoras materiales, el Gobierno asegura el rédito de 6 por 100 anual á los capitales que se inviertan en los materiales y obras necesarias para la construccion, uso y conservacion del camino de fierro, debiendo considerarse hipotecado ese fondo, especial y señaladamente

á este objeto, del que no podrá distraerse por motivo alguno en la parte necesaria para cubrir esta obligacion.

«Art. 5º Este rédito lo disfrutarán dichos capitales desde el dia en que vayan invirtiéndose en la compra de materiales y en las obras del camino, hasta que el tramo ó tramos produzcan el 6 por 100.

«Art. 6º La obligacion que contrae el Supremo Gobierno por los dos artículos anteriores, se entenderá en cuanto á completar el rédito de 6 por 100 anual en la parte que no basten los productos del mismo camino, de modo que si, por ejemplo, el tramo ó tramos que se construyan produjeren el 2 por 100, el Gobierno solamente dará el 4 por 100, y de esta manera seguirá sucesivamente hasta que el camino produzca aquel rédito.

«Art. 7º Las cantidades que entregue el Supremo Gobierno conforme á los tres artículos anteriores, serán cubiertas por la Empresa en acciones, las cuales comenzarán á percibir los dividendos que les correspondan, á la vez que los demas socios.

«Art. 8º La Junta directiva de caminos de fierro dará aviso al Gobierno de la formacion de la Compañía, del monto de su capital y del tramo ó tramos de camino que se proponga construir y en qué tiempo; en el concepto de que queda en este punto en absoluta libertad para formar por el todo ó por tramos una ó más compañías, con conocimiento y aprobacion del Gobierno.

«Art. 9º Tambien será obligacion de la Junta de caminos de fierro, mandar reconocer el camino de México á Acapulco y San Blas, levantar los planos correspondientes y dedicar una parte del capital á la construccion de la carretera de México á Acapulco, ocurriendo al Ministerio de Fomento para hacer los arreglos convenientes, con el objeto de aumentar las utilidades á los accionistas.

«Art. 10. La Junta directiva recibirá del fondo del Ministerio de Fomento, en cada semestre, las cantidades necesarias para cubrir los réditos de los capitales, segun se establece en los arts. 5º y 6º

«Art. 11. Una vez formada la Compañía, los Sres. D. Gregorio Mier y Terán, D. Hermenegildo de Viya y Cosío y D. Pablo Martinez del

Rio, no podrán ser removidos sin el consentimiento de la Junta general de accionistas.

«Art. 12. La Junta remitirá al Ministerio cada seis meses copia de sus cuentas, con los comprobantes de la inversion de sus fondos.

«Art. 13. Tanto los capitales que se inviertan en estas obras, como los caminos, los materiales, terrenos, y aun el mismo rédito, son propiedad de la Compañía y de cada uno de los interesados, en la parte que le corresponda, y no podrán ser privados de ella ni molestados en ningun caso.

«Art. 14. Si se suscitare en el curso del tiempo alguna duda ó disputa acerca de este decreto, serán decididas, ó por juicio de árbitros ó por la Corte Suprema de Justicia, sin que los extranjeros que entren en la Compañía puedan en ningun caso ni con pretexto alguno hacer uso de sus derechos de extranjería, que renunciarán expresamente.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio del Gobierno nacional en México, á 28 de Enero de 1856.—*Ignacio Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, 28 de Enero de 1856.—*Siliceo.*

Decreto.—Agosto 29 de 1857.

Se cria un fondo nacional consolidado de deuda pública, por valor de ocho millones de pesos mexicanos, representados por bonos que se denominarán "Bonos de construccion del camino de fierro de Veracruz á México."

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª—El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*El C. IGNACIO COMONFORT, Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayutla, reformado en Acapulco, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se cria un fondo nacional consolidado de deuda pública, por valor de ocho millones de pesos mexicanos, representados por bonos que se denominarán «Bonos de construccion del camino de fierro de Veracruz á México.»

«Art. 2º Este fondo ganará un rédito de 5 por 100 anual, y el capital será pagado en cincuenta años, amortizándose cada año un 2 por 100.

«Art. 3º Se consigna para el pago de capital y réditos, la mitad del 20 por 100 del derecho adicional de aduanas marítimas, que con el nombre de mejoras materiales, corresponde al Ministerio de Fomento, y que comenzará á entregarse desde el 1º de Setiembre del corriente año.

«Art. 4º Los bonos serán emitidos por la Tesorería general de la nacion y visados por el Ministerio de Fomento, entregándose al empresario del camino de fierro de Veracruz á México y á un puerto del Pacífico, en cambio de ocho millones de pesos, en títulos de la deuda interior, segun la forma y términos prescritos en decreto de esta fecha.

«Art. 5º Si conviniere al empresario, podrá pedir que se libren las instrucciones convenientes á los ministros plenipotenciarios de la República en el extranjero, á fin de que den conocimiento al público de este decreto, y de que comprueben las firmas de los bonos en la forma acostumbrada.

«Art. 6º El Gobierno no se compromete más que á pagar al empresario del camino de fierro, en los puertos, los réditos y el 2 por 100 de amortizacion; siendo de cuenta exclusiva de este, las comisiones, agencias, cambios, fletes, seguros y demas gastos á que esos fondos den lugar.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 29 de Agosto de 1857.—*Ignacio Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y consiguientes efectos.

Dios y libertad. México, Agosto 31 de 1857.—*Siliceo.*

Decreto.– Enero 26 de 1865.

Ferrocarril de Veracruz á México.—Se aprueba la transaccion hecha por D. Antonio Escandon, con la Compañía Imperial Mexicana.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Vistos los decretos de 31 de Agosto de 1857 y de 5 de Abril de 1861, que concedieron á D. Antonio Escandon el privilegio de un camino de fierro de México á Veracruz:

Visto el proyecto de trasferir esta concesion á la Compañía Imperial Mexicana, su fecha 19 de Agosto de 1864; y

Considerando la importancia de esta obra destinada á dar un desarrollo extraordinario á las transacciones comerciales é industriales del país, y la necesidad de procurar su pronta y completa ejecucion, aun á costa de grandes sacrificios:

Vista la opinion del Consejo de Estado, y oido Nuestro Consejo de Ministros,

Hemos decretado y decretamos:

La transaccion de la línea del camino de fierro de Veracruz á México, hecha por el propietario D. Antonio Escandon á la Compañía Imperial Mexicana, representada por su apoderado el Sr. Sandars, queda aprobada conforme á las cláusulas y bajo las condiciones estipuladas en el contrato anexo.

Nuestro Ministro de Fomento queda encargado de la ejecucion del presente decreto, que se publicará en el *Diario Oficial*, depositándose en los Archivos del Imperio.

Dado en el Palacio de México, á 26 de Enero de 1865.—*Maximiliano.*

Por mandato de S. M. I.—El Ministro de Estado, *Velazquez de Leon.*

Decreto.—Enero 26 de 1865.

Ferrocarril de Veracruz á México.—Disposiciones para llevar á efecto su construccion.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Para que tenga su puntual cumplimiento en la parte relativa el arreglo celebrado con la Compañía Imperial Mexicana para la construccion del camino de fierro de Veracruz á México,

HEMOS decretado y decretamos lo siguiente:

Art. 1º El derecho adicional de 15 por 100 para el expresado camino de fierro, á que se refiere el diverso decreto fecha de hoy, se cobrará en las aduanas marítimas y fronterizas en dinero efectivo ó libranzas sobre esta capital, á tres dias vista, á favor de la Caja Central, desde el dia del recibo del presente decreto.

Art. 2º El Ministerio de Hacienda reunirá el producto del expresado 15 por 100 para darle la aplicacion á que está destinado.

Art. 3º El cobro á que se refiere el art. 1º se ejecutará por el término de cinco años, contados desde el dia 1º de Enero del presente.

Art. 4º Queda suspenso, durante él término á que se refiere el precedente artículo, el derecho adicional de amortizacion de la deuda pública interior, de que trata el art. 11 de la Ordenanza general de Aduanas marítimas y fronterizas, fecha 31 de Enero de 1856.

Art. 5º Cada tres meses se hará la liquidacion de lo recaudado en las aduanas marítimas y fronterizas por el referido 15 por 100, para su entrega á la Compañía Imperial Mexicana, recibiéndose de ella en cambio, acciones del camino de fierro por un valor equivalente, estimadas á la par.

Art. 6º Las mencionadas acciones serán inalienables y no gozarán interes durante la construccion de la línea.

Art. 7º Dichas acciones se guardarán en el Ministerio de Hacienda como valores pertenecientes al Estado, para que el Godierno disponga de ellas como crea conveniente.

El Ministerio de Hacienda queda encargado de la ejecucion del presente decreto, que se depositará en los Archivos del Imperio, y se publicará en el *Diario Oficial* para que llegue á conocimiento de quienes corresponda.

Dado en el Palacio de México, á 26 de Enero de 1865.—*Maximiliano.*

CONVENIO con la Compañía limitada del Ferrocarril Imperial Mexicana.

El 23 de Enero de 1865,

Entre el Ministro de Fomento, á nombre del Estado, y á reserva de la aprobacion de la presente por decreto de S. M. el Emperador

Por la una parte,

y la Sociedad establecida en Lóndres, bajo el título de «Compañía Imperial Mexicana limitada,» representada por el Sr. Sandars, en virtud de poderes otorgados por el Consejo de administracion de dicha Sociedad, con fecha 1º de Noviembre de 1864

Por la otra parte,

se ha dicho y convenido lo que sigue:

Art. 1º La Compañía queda reconocida como concesionaria de un ferrocarril desde Veracruz hasta México, por Orizaba y Córdoba, con un ramal para Puebla.

Salvo el caso de caducidad, previsto por el art. 14 del presente convenio, este ferrocarril es propiedad de la Compañía bajo el mismo título, con el que pueden serlo de cualquiera persona los bienes inmuebles; pero el privilegio que se le concede, para evitarle la competencia que podria resultarle de la construccion de alguna otra línea de ferrocarril, que pasase por las mismas localidades intermedias, se limita á un término de 65 años, contados desde el 1º de Enero de 1865.

Art. 2º Si el Gobierno juzgase necesario el establecer ramales que viniesen á empalmarse con un punto cualquiera de la línea, la Compañía tendrá un derecho preferente para la construccion, bajo condiciones iguales á las que sean propuestas. Pero si la Compañía los ejecutase segun los proyectos formados por personas ó compañías extrañas, estas

recibirán de la Compañía Imperial una justa indemnizacion por sus gastos de estudios.

Art. 3º Los terrenos necesarios para la construccion de la línea ó de sus dependencias, serán concedidos libres de toda carga á la Compañía, si pertenecieron al Estado. Su valor será pagado á juicio de peritos, segun las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública, si pertenecen á los Departamentos, á las munipalidades ó á particulares.

El valor fijado de esta manera, podrá ser satisfecho, ya en acciones, ya en dinero, á voluntad de la Compañía, cuando se trate de propiedades pertenecientes á municipalidades ó Departamentos.

Art. 4º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la construccion y uso del camino, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios, las máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, y los víveres para los trabajadores, serán libres por el término de diez años, contados desde esta fecha, de toda clase de derechos, peajes é impuestos. El camino mismo no podrá ser gravado con ningun género de impuestos ni contribuciones durante el espacio de diez años, contados desde la puesta en explotacion de la línea entera.

Art. 5º La cantidad de dinero que por las exenciones concedidas en el artículo anterior, puede la Compañía exportar libre de derechos, nunca excederá del valor que, segun los presupuestos que se presentarán al Gobierno, tuvieren los objetos que deban traerse del extranjero. Tambien podrá la Compañía, por espacio de veinticinco años, desde la fecha 1º de Enero de 1865, exportar libre de todo derecho, hasta la suma de quinientos sesenta mil pesos anuales, para pago de réditos y amortizacion de capitales que contrate fuera del país.

Art. 6º Las minas, criaderos de carbon de piedra y de sal, aguas minerales, fósiles y demas materiales subterráneos explotables, que se encontraren en las obras y excavaciones que se hagan en la línea del camino ó sus ramales, serán de plena propiedad de la Compañía, sujetándose esta en todo á las reglas prescritas en la Ordenanza de Minería, y sin

interrumpir la continuacion del mismo camino ni causar perjuicio á terceras personas.

Art. 7º Hallándose ya aprobados los trazos generales de la línea, deberán someterse á la aprobacion del Gobierno las modificaciones que la Compañía quisiere hacer á dichos trazos.

Art. 8º Para la época en que se ponga en explotacion toda la línea desde Veracruz á México, se arreglarán las tarifas á las bases siguientes:

Se admite como mínimum para el trasporte de mercancías por la vía ordinaria de Veracruz á México, los precios que siguen:

1ª clase,	$ 100	por	tonelada	de	1,000	kilógramos.
2ª ,,	90	,,	,,	,,	,,	,,
3ª ,,	80	,,	,,	,,	,,	,,

Se establecen tres clases de carruajes para viajeros: la tarifa de la 1ª clase se establecerá en proporcion sobre bases análogas á las que se han adoptado para mercancías, haciendo de manera que los viajeros de 3ª clase no paguen más que la mitad del precio que se cobre á los de 1ª clase.

Sobre los precios que preceden, se hará una diminucion de 15 por 100 durante los diez primeros años de la explotacion de toda la línea.

Pasados estos diez años, se hará en las tarifas una nueva diminucion de 10 por 100.

Trascurridos los veinte años, una comision compuesta del Ministro de Fomento y Trabajos públicos, del Gobernador del Banco Imperial y de un representante de la Compañía, decidirá si el interes público, combinado con el de la Compañía, exige que se haga una nueva rebaja en las tarifas; pero sin impedir que la Compañía distribuya á sus accionistas un dividendo que no baje de 12 por 100 anual.

Queda bien entendido que cualquiera rebaja de tarifa propuesta por la Compañía con el objeto de aumentar la importancia de sus trasportes, será siempre bien acogida por el Gobierno.

Art. 9º La Compañía del ferrocarril Imperial Mexicana, constituida debidamente segun sus estatutos como una Compañía anónima limi-

tada, tendrá los derechos y las obligaciones de Compañía Mexicana, y estará sujeta á la jurisdiccion de los tribunales del país.

Art. 10. La Compañía se obliga á poner la línea entera al servicio público en el término de cinco años, contados desde el 1º de Enero de 1865, salvo el caso de fuerza mayor debidamente probado.

Ningun trazo de los que hayan de ponerse en explotacion durante este tiempo, podrá ponerse en servicio antes de que el Gobierno se haya asegurado de que puede ponerse en uso sin peligro para los pasajeros.

La suspension de los trabajos, sin motivo justo debidamente probado, importa para los concesionarios, como multa, la pérdida de las sumas que el Gobierno hubiera debido pagarles durante el tiempo de dicha suspension.

Art. 11. El Gobierno pagará á la Compañía, hasta completo reembolso, la suma de $ 140,000 cada tres meses, por el espacio de veinticinco años, contados desde el 1º de Enero de 1865, para la amortizacion del capital y pago de intereses á razon de 5 por 100 anual del fondo de ocho millones de pesos, creado por decreto fecha 31 de Agosto de 1857 en favor del propietario de la línea. En caso de retardo en dicho pago por seis meses, la Compañía será considerada por el Gobierno, de la manera que lo sean sus acreedores privilegiados, cuyos créditos no pertenezcan á alguna convencion diplomática.

Art. 12. Reservándose el Gobierno la explotacion de las líneas telegráficas, estará sometido en todo tiempo á su intervencion el telégrafo que la Compañia está autorizada para establecer para el servicio exclusivo de la línea.

La Compañía está autorizada para establecer una guardia suficiente para mantener en toda la línea la policía necesaria: los agentes que al efecto se designarán al Gobierno, recibirán poderes oficiales para arrestar á las personas culpables, sea de infraccion á los reglamentos de policía de la vía, de delitos ó de crímenes, y las cuales serán entregadas á la autoridad competente.

Art. 13. Los trasportes de tropas y municiones de guerra hechos por

órden del Gobierno en virtud de comunicaciones pasadas de oficio á la Compañía, tendrán una rebaja de 75 por 100 sobre la tarifa.

Pero en ningun caso será el precio de tales trasportes inferior á los gastos de explotacion que exigan los mismos.

A propuesta del Gobierno podrán los inmigrantes gozar ventajas análogas cuando su número sea suficiente.

El servicio del correo será gratuito; pero la Compañía tomará las medidas que crea oportunas para que, sin entorpecer la marcha regular de dicho servicio, no le resulten de él perjuicios notables.

At. 14. La Compañía no podrá vender ni ceder el derecho de concesion de que se trata, sin la autorizacion previa del Gobierno.

La Compañía se pone en el caso de perder sus derechos, si en el término fijado por el art. 10 no entrega á la circulacion la línea entera; salvo siempre el caso de fuerza mayor debidamente probado; y el Gobierno pondrá en remate la conclusion de los trabajos, previa la apreciacion de las obras efectuadas, del acopio de materiales y de los trozos del ferrocarril ya puestos en uso, cuyo valor se abonará á la Compañía.

Si despues de un plazo determinado no se presentan postores, la Compañía perderá difinitivamente todos sus derechos.

Art. 15. Para facilitar los trabajos de la Empresa, el Gobierno se obliga á pagar á la Compañía, durante cinco años, desde el 1º de Enero de 1865, el 15 por 100 de derechos adicionales, que se cobren conforme al decreto de la fecha de esta convencion.

En cambio se entregarán al Gobierno por un valor equivalente, acciones del ferrocarril Imperial de México, estimadas á la par.

Estas acciones serán inalienables, y además no ganarán interes durante la construccion de la línea.

Art. 16. Las cuestiones que puedan presentarse respecto á la ejecucion del presente convenio, serán juzgadas por árbitros, y si hubiere lugar á ello, sometidas al Consejo de Estado.

Art. 17. La Compañía se obliga á guardar los reglamentos hechos en favor de la seguridad pública, y con objeto de mantener la seguridad de la línea y el uso de las vías de comunicacion que la atraviesan.

Art. 18. La Compañía aplicará á la amortizacion de los bonos mencionados en el art. 18 de la concesion de 1861, un 20 por 100 de lo que quede como producto neto, despues de pagado el 6 por 100 á sus accionistas.

El Ministro de Fomento.—Por ausencia de S. E., el Subsecretario, *Manuel Orozco y Berra.*—Como representante de la Compañía, *Tomás C. Sandars.*

Orden.—Mayo 8 de 1867.

Penas que se imponen á los que de alguna manera perjudiquen el camino del ferrocarril de México á Veracruz.

República Mexicana.—Cuartel general de Oriente.—Siendo repetidos los abusos que se cometen contra el ferrocarril de México á Veracruz, destruyendo las alcantarillas y arrancando rieles ó durmientes, con grave detrimento del servicio público, este cuartel general, deseoso de corregir todos esos abusos, ha tenido á bien disponer, que tanto las obligaciones impuestas á los dueños, arrendatarios, censualistas y administradores de los terrenos por donde pasen las líneas telegráficas, cuanto las responsabilidades y penas decretadas para los que en manera alguna las perjudiquen, se tengan por subsistentes en todo lo relativo al ferrocarril citado, siendo aplicables en todo caso, para ello, las prevenciones y penas del decreto de 26 de Abril de este año.

Independencia y libertad. Guadalupe Hidalgo, Mayo 8 de 1867.—*Porfirio Diaz.*—C. Gobernador y comandante militar del.....

Decreto.—Noviembre 27 de 1867.

Se indulta á la Compañía poseedora del privilegio concedido en los decretos de 31 de Agosto de 1857 y 5 de Abril de 1861, de la pena de caducidad en que incurrió.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que en uso de las ámplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Atendiendo al beneficio público que resulta de la conclusion del camino de fierro que debe enlazar el puerto de Veracruz con la capital de la República, se indulta, bajo las condiciones expresadas en los artículos siguientes, á la Compañía poseedora del privilegio concedido en los decretos de 31 de Agosto de 1857 y 5 de Abril de 1861, de la pena de caducidad en que incurrió por haber celebrado el convenio de 25 de Enero de 1865 con el llamado Gobierno que pretendió establecer la intervencion francesa.

«Art. 2º La Compañía del ferrocarril mexicano conserva dicho prilegio, que durará sesenta y cinco años contados desde la fecha de este decreto, para la construccion y explotacion del expresado camino de fierro entre Veracruz y la ciudad de México, comprendiendo los puntos intermedios y el ramal de Puebla; con la sola limitacion de que el Gobierno se reserva la facultad de conceder, ó no, el permiso á D. Ramon Zangróniz, para continuar el camino de Veracruz á Jalapa, pudiendo pasar de este lugar sin tocar á Puebla ni á otro punto de la línea del ferrocarril de Veracruz á México, quedando á salvo el derecho de la Empresa para la construccion de los ramales de que habla el art. 5º

«Art. 3º El ferrocarril que se construya, lo mismo que la parte ya construida, aunque destinada al uso público, será propiedad inmueble exclusiva de la Compañía, representada por sus socios accionistas, aun despues de trascurridos los sesenta y cinco años del privilegio, con el derecho de disponer de dicho camino como de cualquiera propiedad inmueble, segun se previene en el art. 17, sin que por esto se considere exento de las leyes vigentes ó de las que en lo sucesivo se dieren sobre la materia.

«Art. 4º Para el dia 31 del mes de Diciembre del año de 1868 quedará terminada la línea del ferrocarril de Apizaco á la ciudad de Puebla,

poniéndose luego al servicio público. La parte que falta por construir entre Apizaco y Paso del Macho, para ligar á Veracruz y México, estará concluida precisamente el 31 de Diciembre de 1871, poniéndose luego en explotacion.

«Art. 5º En los ramales que, previa la aprobacion del Gobierno, se establezcan en un radio de veinticinco leguas por cada uno de los lados de la línea principal, la Compañía tendrá un derecho preferente para la construccion, bajo condiciones iguales á las que sean propuestas por otra Empresa; pero si la Compañía ejecutare los tramos segun los planos formados por personas ó Compañías extrañas, estas serán indemnizadas por aquella de los gastos de estudio.

«Art. 6º Los terrenos de propiedad nacional que ha ocupado la línea construida, con la extension fijada en las concesiones que se le hayan hecho, y los terrenos necesarios para la construccion del camino, de las oficinas, almacenes, talleres y habitaciones, siendo propiedad de la nacion, se entregarán á la Compañía libres de toda retribucion y en propiedad perpetua. Respecto de los terrenos pertenecientes á las municipalidades ó á los Estados, se adjudicarán con arreglo á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública: el valor de dichos terrenos tasado por dos peritos, uno por parte de la Compañía y otro por parte del propietario, y un tercero en caso de discordia, será pagado en acciones del ferrocarril. Por lo que toca á los terrenos de particulares, la Compañía podrá ocuparlos conforme á la misma ley de expropiacion por causa de utilidad pública, pagando en dinero efectivo el valor de ellos, y servirá de base para los avalúos lo que la finca paga por contribucion predial.

«Art. 7º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea preciso para la construccion y uso del camino, lo mismo que los carruajes destinados para su explotacion, los trenes y sus accesorios, las máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos, guarniciones y forraje, serán libres por el término de diez años contados desde la fecha de este decreto, de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos decretados hasta hoy ó que en adelante se decretaren

por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos. El camino mismo no estará sujeto al pago de ningun género de impuestos, contribucion ni arbitrio, decretado ó por decretar, durante el espacio de diez años, que empezarán á correr para cada tramo desde el dia en que se ponga al uso público.

«Art. 8º La Compañía, por espacio de veinticinco años, podrá exportar libre de todo derecho hasta la suma de quinientos sesenta mil pesos anuales, para pago de la subvencion á que se refiere el art. 19.

«Art. 9º Los directores, maestros, empleados y dependientes de los escritorios y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar y de cargas concejiles, durante el tiempo que sirvan en el camino, menos en el caso de guerra extranjera.

«Art. 10. Los criaderos metálicos, los de carbon de piedra y de sal, los mármoles y demas depósitos minerales explotables que se encontraren en las obras y excavaciones que se hagan en la línea del camino ó sus ramales, serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de tercero, siempre que los denuncie y los trabaje, sujetándose en todo á las Ordenanzas de Minería, y sin interrumpir la continuacion del mismo camino.

«Art. 11. Estando ya aprobados los trazos generales de la línea, deberán someterse á la aprobacion del Gobierno las modificaciones que la Compañía quisiera hacer á dichos trazos.

«Art. 12. Los tramos que se terminen del ferrocarril, no se pondrán en explotacion hasta que el Gobierno se haya asegurado de que tienen las condiciones de seguridad para los pasajeros.

«Art. 13. Luego que se pongan al uso público los tramos del camino, la Compañía fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos, ganados y demas, no pudiendo en ningun tiempo exceder en el tránsito entre Veracruz y México de los precios siguientes:

TARIFA DE MERCANCÍAS.

1ª clase	$ 14	carga de 16 arrobas.
2ª ,,	,, 12	,, ,, 16 ,,
3ª ,,	,, 10	,, ,, 16 ,,

TARIFA DE PASAJEROS.

Carruajes de 1ª clase	$ 30	por persona.
,, ,, 2ª ,,	,, 21	,, ,,
,, ,, 3ª ,,	,, 12	,, ,,

«Art. 14. En los tramos parciales será proporcional al número de leguas el cobro por mercancías y pasajeros. Los frutos nacionales gozarán de un 40 por 100 de rebajo en las tarifas de los fletes establecidos para el trasporte de México á Veracruz y puntos intermedios.

«Art. 15. Pasados diez años se modificará, oyendo á la Empresa, la tarifa de que habla el artículo anterior, pero sin impedir que la Compañía distribuya á sus accionistas un dividendo que no baje de 12 por 100 al año.

«Art. 16. La Compañía hará gratis el servicio del correo, pero de manera que no se introduzca por este motivo variacion ninguna en los reglamentos y disposiciones de la Compañía, sobre horas de salida y detenciones en los puntos que tenga á bien fijar.

«Art. 17. La Compañía tiene facultad de seguir y hacer por su cuenta las obras del camino, hipotecando los tramos que construyese, con tal que no sea á algun gobierno extranjero; mas en ningun caso puede hipotecar ni ceder el privilegio mismo, sin previo consentimiento del Gobierno Supremo de la República. Igualmente tiene facultad de formar en cualquier punto de Europa ó América, una ó más compañías para llevar á cabo la obra de dividir el capital social en acciones de la cantidad que le convenga, y de hipotecar, ceder ó enajenar libremente las mismas acciones, que podrán ser al portador. Perteneciendo estas acciones á una Empresa nacional, los derechos que de ellas nazcan nunca se ventilarán ni decidirán sino conforme á las leyes mexicanas y an-

te los tribunales de la República, con exclusion de toda intervencion extraña. Dichas acciones se estimarán un título de propiedad como cualquiera otro, que se puede ceder, vender, legar, donar, prestar ó hipotecar segun las leyes vigentes, y con las gracias y exenciones que expresa este decreto.

«Art. 18. Todos los terrenos que legalmente adquiera la Compañía por cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, máquinas, herramientas, materiales y demas objetos que constituyen el camino, así como sus ramales y pertenencias, serán propiedad perpetua de los accionistas, pudiendo usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que se acostumbran respecto de cualquiera otra propiedad, quedando sin embargo sujeta á las disposiciones que actualmente rigen, y á las que en lo sucesivo se dieren respecto de las vías férreas. Aun cuando por las causas que más adelante se especificarán caduque la concesion, la Compañía conservará la propiedad y uso de todos sus valores y el tramo de ferrocarril que hubiese ya construido.

«Art. 19. Para auxiliar el Supremo Gobierno las obras á que se refiere este decreto, se compromete á dar á la Compañía la cantidad de quinientos sesenta mil pesos anuales, por espacio de veinticinco años, sin causa de réditos. El período de los veinticinco años se cuenta desde esta fecha.

«Art. 20. El Supremo Gobierno se compromete solemnemente á que el pago de los quinientos sesenta mil pesos se hará siempre leal y cumplidamente, sin sujetar jamas dicha cantidad á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra reforma que se decrete ó convenga respecto de la deuda nacional; y para hacer desde luego cierta y efectiva esta estipulacion, aplica y apropia por el término necesario, lo que produzca el 20 por 100 que en las aduanas marítimas se cobra conforme á la ordenanza de 21 de Enero de 1856, con destino á mejoras materiales, y que forma parte de los fondos del Ministerio de Fomento.

«Art. 21. Para asegurar más el cumplimiento de lo establecido en el precedente artículo, el derecho de 20 por 100 de mejoras materiales será representado en lo sucesivo por un papel público, el cual será emi-

tido por el Ministerio de Fomento, conforme al reglamento dado por el mismo en 5 de Abril de 1861; y ningun importador podrá en adelante satisfacer el derecho de mejoras en numerario ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, pena de quedar sujeto á segunda paga: esta será de doble cantidad de la que el derecho importe, exhibiendo la mitad en el papel de mejoras, para que la disposicion de la ley quede en todo caso cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable, segun las reglas de la pauta de comisos, á los denunciantes y aprehensores.

«Art. 22. El Ministerio de Fomento entregará á la Compañía el papel que ahora emite, en la cantidad que estime suficiente, y la Compañía tendrá obligacion de mantener siempre en los puertos y en la ciudad de México, competente surtido de él, para que el comercio pueda adquirirlo con la oportunidad debida. En ningun caso podrá la Compañía venderlo á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso y de pagar el triple como multa en favor del Erario.

«Art. 23. Los administradores de las aduanas marítimas y fronterizas remitirán directamente al Ministerio de Fomento en cada correo, el papel de mejoras que se les haya presentado en pago de derechos; y por este dato el Ministerio liquidará con la Compañía cada seis meses la cuenta de lo que esta hubiese recibido; siendo obligacion de la Compañía entregar en el acto, en dinero efectivo, todo lo que sobre, despues de cubiertos los doscientos ochenta mil pesos que como mitad de los quinientos sesenta mil asignados para tal objeto corresponden á un semestre. Además, para que el Ministerio no carezca de toda entrada desde un semestre á otro, la Compañía queda obligada á ministrarle mensualmente la cantidad de veinte mil pesos á buena cuenta de lo que alcance para fin del semestre; entendiéndose esta obligacion de la Compañía, siempre que el papel de mejoras sea efectivamente recibido en las aduanas de los puertos.

«Art. 24. La presente Compañía y cualquiera otra que pueda sucederle, mediante la aprobacion del Supremo Gobierno, así como todos

los extranjeros y los sucesores de estos que tomen parte en la empresa, sea como accionistas, empleados ó con cualquiera otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha empresa se refiere; no podrán alegar respecto de los títulos relacionados con la empresa derecho de extranjería; no tendrán, ni aun alegando denegacion de justicia, otros derechos, ni otros medios de hacerlos valer, en todo lo concerniente á la misma empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos, y no podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

«Art. 25. Las obligaciones que contrae la Compañía se suspenderán si sobreviene fuerza mayor, ó caso fortuito que le ponga embarazo. La Compañía deberá presentar al Gobierno general las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de dos meses de haber comenzado el impedimento; y por el solo hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del término señalado, no podrá ya la Compañía alegar en ningun tiempo la existencia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá presentar la Compañía al Gobierno general las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de cesar el impedimento, ó á lo sumo dentro de un mes de haber cesado. Solamente se abonará á la Compañía el tiempo que hubiere durado el impedimento.

«Art. 26. Tambien se suspenderán las obligaciones de la Compañía, en cuanto á los trabajos de construccion, si no obstante lo estipulado en los arts. 19 y siguientes, dejare de percibir en un año la cantidad de quinientos sesenta mil pesos, conforme á lo establecido en los citados artículos, entendiéndose la suspension de dichas obligaciones por solo el tiempo en que no se hagan los pagos correspondientes.

«Art. 27. Tendrá tambien la Compañía la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales. Por último, la Compañía puede establecer para el servicio del ferrocarril y el uso de los que por él viajen, un telégrafo propio. El Gobierno se compromete á no conceder ningun privilegio que pueda servir de obstácu-

lo á este permiso, que tampoco importa un privilegio para la Compañía. Todos los mensajes enviados por los funcionarios ó empleados de la Federacion ó de cualquiera de sus Estados, sobre negocios públicos, se trasmitirán por la línea telegráfica de la Compañía pagando solamente la mitad del precio de tarifa.

«Art. 28. Terminado el camino, el Gobierno participará de las utilidades que le correspondan, segun el capital que por sus acciones represente en la empresa.

«Art. 29. Disfrutará el Gobierno la baja de 50 por 100 de los precios que por la tarifa se fijen al público, en la conduccion de los trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas y tropas que caminen de un punto á otro de la línea. Pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, queda solamente estipulado que en cada caso de marcha de tropas, ó conduccion de trenes ó municiones, se dará por el Gobierno la órden especial y correspondientes para los directores de la línea. Los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorizacion del Gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.

«Art. 30. Cuando el camino de fierro atraviese algun camino público ó algun canal al mismo nivel, se construirán por la Compañía barreras movibles, que cerradas á tiempo por el guarda encargado de ellas, corten la comunicacion para evitar las desgracias que pudieran sobrevenir cuando pasa el tren. Pero cuando esto suceda á diferentes alturas, el ferrocarril podrá pasar por encima ó debajo de la carretera, haciendo la Compañía por su cuenta los puentes, socavones y demás obras de arte necesarias á la comodidad y seguridad de los transeuntes.

«Art. 31. La Compañía queda obligada á restablecer y asegurar por su cuenta los desagües ó rios que se hayan detenido, suspendido, modificado ó cambiado de direccion en su curso á causa de sus obras, debiendo tambien reponer en su estado primitivo los caminos públicos ó particulares que con sus trabajos haya tenido que modificar. Las indemnizaciones por perjuicios originados en cualquiera de estos casos, serán satisfechas por la Compañía.

«Art. 32. El Supremo Gobierno de la nacion y los gobiernos de los Estados impartirán á la Compañía todo género de proteccion y auxilio en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero, y lo mismo harán las autoridades locales sin necesidad de órden ni requerimiento de los superiores.

«Art. 33. Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Compañía y entregados al juez respectivo, para que se castiguen segun la gravedad de su delito.

«Art. 34. El presente privilegio caduca:

«I. Por enajenarlo, cederlo ó hipotecarlo, en todo ó en parte, á un gobierno extranjero.

«II. Por hipotecarlo, enajenarlo ó cederlo á cualquier individuo ó corporacion sin previo consentimiento del Supremo Gobierno; y

«III. Por no cumplir con las obligaciones que le imponen los arts. 4 y 38 de este decreto. Pero esto no embaraza la emision y venta de acciones, conforme al art. 17, ni el que puedan hipotecarse los tramos del camino que se vayan construyendo, con el fin de procurarse fondos para llevar adelante la empresa.

«Art. 35. La caducidad por las causas á que se refiere el artículo anterior, no solo producirá la pérdida de la concesion, sino que traerá consigo la pena de satisfacer una multa de trescientos mil pesos ($ 300,000), y perder la parte á que se refieren los arts. 19 al 23, proporcional á la porcion del camino que no se hubiese construido.

«Art. 36. En el puerto de Veracruz tiene la Compañía facultad: 1º, de construir dentro de la ciudad almacenes á lo largo de la muralla, lo cual puede variar previa la aprobacion de la obra por el Ministerio de la Guerra; 2º, de construir un muelle para descargar la maquinaria, cuyo plano se aprobará por el Ministerio de Fomento.

«Art. 37. Quedan rescindidas por mútuo consentimiento las obligaciones que por los arts. 36 y 37 del citado decreto de 31 de Agosto de 1857, contrajeron el Gobierno y el anterior concesionario, relativas á la construccion de una penitenciaría y una casa de inválidos en esta ca-

pital; y en consecuencia, el Ministerio de Fomento hará la chancelacion de la escritura de fianza que le otorgó en ejecucion del citado artículo.

«Art. 38. La Compañía se compromete á mantener durante la construccion en los ocho meses de la estacion de secas en cada año, un número de operarios que no baje de cuatrocientas personas por dia, y en el de aguas el necesario, para las obras de conservacion y reparacion.

«Art. 39. La suspension absoluta de los trabajos durante un mes en toda la línea sin causa justa, trae consigo la suspension del pago de los quinientos sesenta mil pesos por parte del Gobierno, y una multa de veinticinco mil pesos cada mes que pagará la Compañía.

«Art. 40. Siendo la mira principal que el Gobierno se ha propuesto en las modificaciones hechas á la concesion original, el expeditar y fomentar la construccion del camino de fierro, y hacer que esta obra de tan grande interes nacional se ponga cuanto antes en actividad, supuesto que por estas modificaciones la Compañía queda obligada á tener el 31 de Diciembre de 1871 construido lo que falta para enlazar las líneas de Paso del Macho y Apizaco, construir los grandes puentes, los túneles y el ramal de Puebla, á fin de que las obligaciones que van á emitirse tengan fácil colocacion y las acciones su curso expedito, se suspende hasta el 31 de Diciembre de 1871 ó antes, si el término de la construccion se anticipare á esa fecha, el derecho adicional de amortizacion de la deuda pública, que se cobra en las aduanas marítimas conforme el art. 11 de las ordenanzas vigentes; y en su lugar, segun el decreto que se publicará por el Ministerio de Hacienda, en vez de pagarse en bonos de la deuda pública la cuarta parte del monto de los derechos de importacion, quedará reducido el expresado derecho adicional á un 15 por 100 de los citados de importacion, que se pagará precisamente en acciones de las que se emiten por la Compañía. Las acciones que por esta suscricion pertenezcan al Erario, no se podrán enajenar ni ganarán interes durante la construccion de la línea.

«Art. 41. Es obligacion de la Compañía demoler dentro de ocho meses los arcos que sirven de acueducto desde San Fernando hasta la an-

tigua garita de San Cosme, haciendo suyos los materiales de la demolicion y estableciendo tubos de hierro, de diámetro competente, para que por ellos pase la misma cantidad de agua que por el acueducto; para lo cual y para que la ciudad no carezca de agua en los dias de la reforma de la obra, se nombrará por el Ministerio de Fomento un ingeniero que intervenga en ella. A la Compañía se le concederá una merced de agua, para la estacion que debe establecerse en la Plazuela de Buenavista, pudiendo hacer uso la Compañía de la calle del Puente de Alvarado, para continuar hasta la expresada estacion el ferrocarril de Tacubaya.

«Art. 42. Es de la responsabilidad de la Compañía cubrir los jornales de los trabajadores, los materiales y todos los gastos hechos ó por hacer en la construccion del camino, aun cuando los trabajos se ejecuten por contratistas ó subcontratistas, pues estos lo hacen en representacion de la misma Compañía.

«Art. 43. La Compañía tendrá en esta capital un representante ampliamente facultado y autorizado, con el fin de dar el debido cumplimiento á las obligaciones que le impone este convenio.

«Art. 44. En el caso de que se suscite alguna duda en la ejecucion ó interpretacion del presento contrato, será decidida por los tribunales federales competentes de la República mexicana.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio Nacional de México, á 27 de Noviembre de 1867. —*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Noviembre 27 de 1867. —*Balcárcel.*

Decreto.—Diciembre 1º de 1867.

Se suspende el derecho adicional de amortizacion de la deuda pública hasta 31 de Diciembre de 1871, ó antes si se anticipare á esta fecha la construccion del ferrocarril de Veracruz á México.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—El C. Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que en uso de las ámplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se suspende hasta el 31 de Diciembre de 1871, ó antes, si se anticipare á esa fecha el término de la construccion del ferrocarril de Veracruz á México, el derecho adicional de amortizacion de la deuda pública interior, que se cobra en las aduanas marítimas de la República, conforme al art. 11 de la Ordenanza general de ellas, de 31 de Enero de 1856.

«Art. 2º En lugar del 25 por 100 del monto de los derechos de importacion, que por el expresado derecho adicional se debe satisfacer en bonos de la deuda interior, se pagará precisa y exclusivamente en acciones de las que emita la Empresa de dicho ferrocarril, para la construccion del mismo en su totalidad ó en sus tramos, durante el plazo de que habla el artículo anterior, el 15 por 100 del importe de los referidos derechos de importacion.

«Art. 3º Por el mencionado 15 por 100 recibirán los administradores de las aduanas marítimas, acciones de las que emita la Empresa del ferrocarril, la cual tendrá la obligacion de ponerlas de venta en todos los puertos y en la ciudad de México. Las que fueren recibidas en las aduanas marítimas, se remitirán desde luego á la Tesorería general de la nacion, con expresion de los cargamentos y buques de que procedan.

«Art. 4º Mientras llegan de Lóndres á la Empresa del ferrocarril las acciones que ha de poner en venta, las sustituirá con certificados de su

agente principal en la República. Los administradores de las aduanas marítimas remitirán esos certificados, en los términos que expresa el artículo anterior, á la Tesorería general, donde oportunamente serán cambiados por las acciones respectivas.

«Art. 5º La Tesorería pasará mensualmente al Ministerio de Fomento las acciones que hubiere recibido.

«Art. 6º El plazo fijado en el art. 1º de este decreto para la suspension del derecho de amortizacion de la deuda interior, y duracion del 15 por 100 de acciones del ferrocarril, comenzará á contarse desde la fecha en que se reciba en cada puerto el presente decreto.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio del Gobierno nacional en México, á 1º de Diciembre de 1867.—*Benito Juarez.*—Al C. José María Iglesias, Ministro de Hacienda y Crédito público.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Diciembre 1º de 1867.—*Iglesias.*

Circular.—Enero 24 de 1868.

Circular relativa al envío de datos pertenecientes á las cantidades que del Erario nacional haya recibido el concesionario del ferrocarril de Veracruz.

Dispone el C. Presidente de la República que remita vd. á esta Secretaría, á la mayor brevedad posible, los datos que tenga esa aduana, y sean relativos:

1º A las cantidades que del Erario nacional haya recibido el concesionario del ferrocarril de Veracruz, por el 25 por 100 adicional, que con destino á mejoras materiales se cobra en las aduanas marítimas y fronterizas.

2º A lo que en las mismas aduanas se haya entregado en acciones del ferrocarril, por el derecho adicional, de 15 por 100 que sustituyó al 25 por 100 de amortizacion de la deuda pública.

3º A los derechos de importacion que el concesionario hubiera debido

pagar por los efectos que ha introducido libres, en virtud de la franquicia que le concedieron los decretos de 31 de Agosto de 1857, 5 de Abril de 1861 y 27 de Noviembre de 1867, así como tambien durante el llamado Imperio.

4º Al monto de los derechos de las sumas que ha exportado desde 31 de Agosto de 1857.

5º A la cantidad de bonos de la deuda interior que se hayan entregado en la Tesorería general, en cumplimiento del art. 22 del primero de los decretos citados.

6º A la cantidad que el gefe del ejército frances reclamó al llamado Imperio, por la obra que para el trasporte de sus tropas emprendió entre San Juan y Paso del Macho, en el Estado de Veracruz.

7º A la liquidacion que se haya hecho respecto de las cantidades mencionadas.

8º Al número y valor de los cupones de réditos que el concesionario haya entregado.

9º A la suma á que ascienden las cantidades que ha recibido la Empresa, por el sobrante del fondo de minería, que le concedió el art. 36 del decreto de 31 de Agosto de 1857.

10º A las cantidades que, segun se dice, recibió la Empresa, del ejército frances, á su retirada, y de todas aquellas sumas que por distintos conceptos hubiese recibido de las rentas nacionales.

De suprema órden lo digo á vd. para su cumplimiento.

Independencia y libertad. México, Enero 24 de 1868.—*Romero.*—C. Administrador de la Aduana de.....

Decreto.—Noviembre 11 de 1868.

Se previene la subsistencia del decreto de 27 de Noviembre de 1867, con las modificaciones que se expresan.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º Subsiste el decreto de 27 de Noviembre de 1857, con las siguientes modificaciones:

«I. El art. 2º quedará en estos términos:

«Art. 2º La Compañía empresaria podrá terminar la construccion del expresado camino de hierro, entre Veracruz y la ciudad de México, y el ramal de Apizaco á Puebla, comprometiéndose el Gobierno á no subvencionar, durante el período de sesenta y cinco años, contados desde la fecha, á ninguna corporacion ó persona que emprenda la construccion ó explotacion de otra vía férrea entre Veracruz y México, ó los puntos intermedios. No se comprende en este compromiso la subvencion concedida para el ferrocarril de Veracruz á Puebla, por Jalapa.

«II. Se prorogarán por un año los plazos á que se refiere el art. 4º, quedando este en los siguientes términos:

«Art. 4º Para el dia 31 del mes de Diciembre del año de 1869, quedará terminada la línea del ferrocarril de Apizaco á la ciudad de Puebla, poniéndose luego al servicio público. La parte que falta por construir entre Apizaco y Paso del Macho, para ligar á Veracruz y México, estará concluida precisamente el 31 de Diciembre de 1872, poniéndose en explotacion inmediatamente.

«III. Queda suprimido el art. 5º que se refiere á la preferencia para la construccion de ramales.

«IV. El art. 14 quedará en estos términos:

«Art. 14. En los tramos parciales será proporcional al número de leguas, el cobro por mercancías y pasajeros. Los frutos nacionales que se trasporten en direccion de México á Veracruz y puntos intermedios, gozarán rebaja de 60 por 100 sobre las tarifas. Cuando el trasporte de los mismos frutos se haga en la direccion inversa, la rebaja sobre las mismas tarifas será de un 20 por 100.

«V. Al art. 15 se sustituirá el siguiente:

«Art. 15. Dos años despues de concluida la vía y de haber sido puesta en explotacion, el Gobierno modificará, oyendo á la Empresa, las tarifas de mercancías y pasajeros, pero sin impedir que la utilidad de los accionistas sea por lo menos de un 12 por 100 anual.

«La distribucion de efectos en las tres clases de la tarifa de mercancías, se sujetará á la aprobacion del Gobierno, ahora y en lo sucesivo, cada dos años, contados desde la conclusion del camino, á no ser que para este efecto la ley señale en lo de adelante períodos mayores.

«VI. El art. 19 dirá:

«Art. 19. Para auxiliar las obras á que se refiere este decreto, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía la cantidad de quinientos sesenta mil pesos anuales por espacio de veinticinco años, sin causa de réditos. Dentro de ocho meses la Compañía entregará en la Tesorería general los bonos y cupones de réditos que por el fondo de ocho millones se dieron á D. Antonio Escandon, conforme al artículo 19 del decreto de 31 de Agosto de 1857, y que no tiene fuerza ni valor alguno.

«VII. El art. 20 quedará en esta forma:

«Art. 20. El Supremo Gobierno se compromete solemnemente á que el pago de los quinientos sesenta mil pesos se hará leal y cumplidamente, sin sujetar jamas dicha cantidad á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra reforma que se decrete ó convenga, respecto de la deuda nacional.

«VIII. Al art. 21 se sustituirá el que sigue:

«Art. 21. El Gobierno emitirá un papel especial con el título de «Bonos del ferrocarril de Veracruz á México,» y que representará quinientos sesenta mil pesos por cada uno de los cuatro años que debe durar la construccion. Este papel se admitirá en pago del 12 por 100 de los derechos de importacion que se causen en las aduanas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Manzanillo y Mazatlan, ó el equivalente al 12 por 100, en caso de que baste una cuota menor para cubrir los quinientos sesenta mil pesos. Si en virtud de la liquidacion de lo que la Compañía reciba

en el primer año apareciere que el 12 por 100 de los derechos de importacion en las cinco aduanas mencionadas, no es bastante para cubrir los quinientos sesenta mil pesos anuales, el Gobierno aumentará la cuota hasta lo que baste para cubrir esta suma, pagando en dinero efectivo en la ciudad de México lo que hubiere faltado.

«IX. El art. 22 dirá:

«Art. 22. Los bonos serán emitidos por el Ministerio de Fomento, y ningun importador podrá en adelante satisfacer el 12 por 100 de los derechos que cause, en numerario, ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, bajo la pena de quedar sujeto á segunda paga; esta será de doble cantidad de lo que la cuota importe, exhibiendo la mitad en papel, para que la disposicion de la ley quede en todo caso cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable, segun las reglas de la pauta de comiso, á los denunciantes.

«X. El art. 23 será tambien sustituido por el siguiente:

«Art. 23. El Ministerio de Fomento entregará anualmente á la Compañía quinientos sesenta mil pesos en bonos del ferrocarril, y ella tendrá obligacion de mantener en la ciudad de México y en cada uno de los cinco puertos mencionados, un depósito de este papel, para que el comercio pueda adquirirlo con la oportunidad necesaria. En ningun caso podrá la Compañía venderlo á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso y pagar el triple como multa, á favor del Erario. Concluida la construccion del camino, el Gobierno hará el pago de los quinientos sesenta mil pesos anuales en dinero efectivo, en la ciudad de México, por trimestres vencidos, sin demorarlo por ningun motivo, y sin que este crédito pueda nunca estar sujeto á suspension, á conversion de deuda, ó á otra forma de amortizacion, que no sea la de pago en efectivo.

«XI. El art. 29 quedará como sigue:

«Art. 29. El Gobierno disfrutará, en la conduccion de trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas y tropas que caminen de un punto á otro de la línea, la baja de un 75 por 100 sobre los precios que se cobren al público; pero para evitar los abusos que en esta parte pu-

dieran cometerse, queda solemnemente estipulado, que en cada caso de marcha de tropas ó conduccion de trenes ó municiones, se dará por el Gobierno una órden especial para los directores de la línea. Los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorizacion del Gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.

«Art. 2º Se añadirán al decreto los siguientes artículos:

«45. El Gobierno inspeccionará la construccion y explotacion del ferrocarril, por los medios que fije el Ministerio de Fomento.

«46. Dentro de cinco meses, á más tardar, serán sometidos al Gobierno, para su aprobacion, los estatutos de la Compañía, y en ellos se consignarán las dos siguientes prescripciones:

«1ª El capital social no podrá aumentarse sobre la cantidad de veintisiete millones de pesos, ni alterarse su division por mitad en acciones y obligaciones, ni exceder el interes de estas últimas de un 8 por 100 anual, sin la previa aprobacion del Gobierno.

«2ª El Gobierno, sin perjuicio de su representacion como accionista, y de los otros medios que crea oportuno emplear para tomar parte en la direccion y administracion de la empresa, se hará representar en la Junta directiva por las dos sétimas ó por las tres undécimas partes de los directores, y los que nombrare con tal objeto, tendrán las mismas facultades y prerogativas que los demas.

«Art. 3º Se incluye en el presupuesto de egresos, la partida de quinientos sesenta mil pesos, para la subvencion del ferrocarril entre México y Veracruz, y el gasto de lo que importe el derecho del 15 por 100 de ferrocarril conforme al decreto de 27 de Noviembre de 1867, con las modificaciones convenidas entre el Ejecutivo y la Compañía concesionaria, que constan en el art. 1º

«Art. 4º Los plazos señalados en la ley de 27 de Noviembre de 1867, y el de cinco meses concedidos para la presentacion de los estatutos, se entenderán contados desde la fecha de la publicacion de esta ley.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Noviembre 10 de 1868.—*Guillermo Valle*, diputado presidente.—*Joaquin Baranda*, diputado secretario.—*Juan Sanchez Azcona*, diputado secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno general en México, á 11 de Noviembre de 1868. —*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

México, Noviembre 11 de 1868.—*Balcárcel.*

Circular.—Diciembre 15 de 1868.

La admision de los certificados en pago del 15 por 100 de ferrocarril, no debe hacerse por los derechos causados á contar desde el dia 11 de Noviembre último, sino desde el dia en que se haya recibido en cada aduana marítima ó fronteriza la circular de 27 de Noviembre.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público. —Seccion 5ª—Circular.—Hoy se dice por este Ministerio al agente de la Empresa del ferrocarril de Veracruz á México, lo que sigue:

«He dado cuenta al Presidente de la República con los ocursos de vd. de 23 del mes anterior y de 11 del corriente, en que pide se declare que los certificados de acciones del ferrocarril de Veracruz á México deben recibirse en pago del 15 por 100 de ferrocarril, correspondiente á los buques entrados en los puertos desde el dia 11 de Noviembre último, fecha del decreto del Congreso, y no á contar desde el dia que se haya recibido en cada aduana marítima ó fronteriza la circular de este Ministerio de 27 del mismo Noviembre con que se remitió la muestra de los certificados de acciones del ferrocarril para que fueran admitidos en cumplimiento de las leyes relativas.—Examinado este asunto, contesto á vd., por acuerdo del C. Presidente, que no se puede resolver como vd. ha pedido, teniendo en consideracion: que en virtud del decreto del Congreso de 11 de Noviembre último, se han puesto ahora en ejecucion los decretos de 27 de Noviembre y 1º de Diciembre de 1867: que en el decreto del Congreso se dispone que desde entonces corran todos los plazos del de 27 de Noviembre: que en el art. 40 de este se determinó que la admision de las acciones del ferrocarril en pago del 15

por 100 de ferrocarril, se hiciera segun el decreto que se publicase por el Ministerio de Hacienda: que en el art. 6º del citado decreto de 1º de Diciembre, publicado por este Ministerio, se dispuso que se verificara así el pago, no desde la fecha del decreto de 27 de Noviembre, sino desde la fecha en que se recibiera en cada puerto el de 1º de Diciembre: que la Empresa estuvo de acuerdo en esto, no siendo posible que entonces ni ahora se hubiera procedido de otra manera, porque no teniendo la Empresa en los puertos acciones, tampoco era practicable la concesion que se le hizo de recibir en lugar de ellas certificados, mientras no se arreglara entre el Gobierno y la Empresa la forma de estos y se comunicase á las aduanas, como se ha hecho ahora, enviándoles las muestras de los certificados con la circular de 27 de Noviembre último; y que, en consecuencia, la admision de dichos certificados en pago del 15 por 100 de ferrocarril no debe hacerse por los derechos causados á contar desde el dia 11 de Noviembre último, sino por los buques entrados á los puertos ó cargamentos llegados á las aduanas fronterizas, á contar desde el dia que se haya recibido en cada aduana marítima ó fronteriza la circular expresada.»

Lo que traslado á vd. por acuerdo del C. Presidente para su conocimiento, y á fin de que arregle sus procedimientos sobre este asunto á lo dispuesto en la comunicacion trascrita.

Independencia y libertad. México, Diciembre 15 de 1868.—*Miguel T. Barron*, oficial mayor.

Abril 24 de 1869.

Tarifa para la clasificacion de efectos en el ferrocarril de México á Veracruz.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Ferrocarril de México á Veracruz.—Habiéndose observado que todavía se tienen dudas sobre la inteligencia que debe darse á la nota publicada al pié de la tarifa para el trasporte de mercancías en el ferrocarril mexicano, reproducimos á continuacion la expresada tarifa, así como el ar-

tículo 14 de la concesion, segun resulta de la modificacion IV hecha por la ley de 10 de Noviembre de 1868.

CLASIFICACION DE EFECTOS.

PRIMERA CLASE.

Aceite en botellas.

Adornos de mármol.

Aguarras.

Alfombras y tapicerías extranjeras.

Alabastro labrado.

Becerrillos, tafiletes y gamuzas extranjeras.

Carne fresca.

Calzado extranjero.

Cera extranjera.

Conservas alimenticias.

Cuadros y grabados.

Cueros y pieles extranjeras.

Drogas.

Dulces extranjeros.

Efectos de escritorio.

Idem plateados y dorados.

Idem químicos.

Idem hoja de lata.

Escultura.

Especias finas.

Espejos, á riesgo del dueño la avería interior.

Flores artificiales y todo lo comprendido bajo la denominacion de «fancy goods» (efectos de fantasía).

Fuegos artificiales.

Frutas secas extranjeras.

Ganados.

Grana.

Guantes.

Géneros de seda.

Instrumentos de música.

Juguetes de todas clases, extranjeros.

Joyas, piedras preciosas, oro y plata; quedando responsable la empresa á lo que disponga la legislacion vigente en la República y á lo que establecen las prácticas del comercio.

Lámparas.

Licores cordiales.

Loza extranjera.

Marcos para cuadros.

Muebles de todas clases, extranjeros.

Madera labrada, extranjera.

Mercería fina.

Objetos de lujo, de bronce ó cobre.

Porcelana y cristalería, á riesgo del dueño la avería interior.

Perfumería.

Pinturas.

Relojes.

Ropa hecha de todas clases, extranjera.

Sombreros y gorras de todas clases, extranjeros.

Tabaco extranjero.

Té.

Velas.

Vino en botellas.

SEGUNDA CLASE.

Aceites en barriles.

Aguardientes del país.

Algodon del país y extranjero.

Añil.

Armas de fuego.

Arneses.

Azúcar.

Alfombras y tapices del país.

Betun.

Botellas vacías.

Broches de todas clases.

Cajas de fierro.

Cáñamo.

Cacao.

Café.

Colchones.

Cera del país.

Casimires del país.

Chocolate.

Calzado del país.

Dulces del país.

Efectos de talabartería, del país y extranjeros.

Esteras de cáñamo ú otro género.

Frutas secas del país.

Ferretería.

Géneros de algodon.

Idem de lino.

Idem de lana.

Idem mistos.

Galleta, pan y bizcocho.

Heno aprensado.

Huevos.

Hilo de cáñamo.

Jamones.

Jarabes.

Lana en pacas.

Máquinas de agricultura.

Maquinaria en piezas grandes.

Mercería ordinaria.

Pescado salado.

Paja.

Piezas fundidas de cobre y bronce.

Provisiones saladas en barriles.

Pulques.

Papel blanco ó de color.

Queso extranjero.

Ropa hecha del país, de todas clases.

Sombreros y gorras del país, de todas clases.

Sagú.

Tabaco del país, labrado ó en rama.

Vino en barriles.

Vinagre.

TERCERA CLASE.

Abonos para terrenos.

Acero en barras ó bultos.

Adobes.

Alumbre.

Arena, alabastro en bruto.

Arboles y plantas.

Arroz.

Azogue, 0,15 quintal.

Barba de ballena.

Bronce, plomo y otros metales no labrados.

Ceniza.

Cereales.

Cimiento.

Costales.

Cooke, carbon de piedra de todas clases y carbon de madera.

Cueros y pieles del país.

Clavos.

Cal en bruto ó piedra de cal, y cal viva.

Fierro en lingotes ó en bruto.

Idem en piezas de mayor tamaño y peso.

Idem en barras, etc.

Fruta fresca.

Herramienta para artesanos.

Harina.

Henequen.

Jarcia.

Jabon.

Ladrillos.

Leña.

Libros.

Legumbres.

Loza del país.

Maíz.

Minerales en bruto.

Mármol en bruto y materiales de construccion.

Metales sin labrar.

Máquinas en piezas regulares.

Muebles del país.

Madera labrada del país.

Pescado fresco.

Piedras minerales y piedras de alabastro.

Idem tezontle, etc.

Idem para pavimento.

Idem para molino.

Pizarras.

Piloncillos.

Petates.

Queso del país.

Rieles.

Semillas.

Sal.

Sebo en barriles.

Sosa.

Tejas.

Tierra y todos los artículos de poco valor no comprendidos en esta lista.

Vidrios del país.

Yeso.

NOTA.—Los efectos que no estén consignados en la anterior tarifa, no se colocarán en la clase que les corresponda, sin recabar previamente la aprobacion del Gobierno.

México, Abril 24 de 1869.—*Balcárcel.*

«Art. 14. En los tramos parciales será proporcional al número de leguas el cobro por mercancías y pasajeros. Los frutos nacionales que se trasporten en direccion de México á Veracruz y puntos intermedios, gozarán rebaja de 60 por 100 sobre las tarifas. Cuando el trasporte de los mismos frutos se haga en la direccion inversa, la rebaja sobre las mismas tarifas será de un 20 por 100.»

Setiembre 14 de 1869.

Estatutos y condiciones de la asociacion de la Compañía limitada del ferrocarril mexicano.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—México, Abril 10 de 1869.—Tengo la honra de enviar al Sr. Ministro de Fomento los estatutos de la Compañía del ferrocarril mexicano. Ellos, hasta el art. 103, son la base sobre que se fundó la Compañía, y los números posteriores abrazan las modificaciones que imponen los decretos de 27 de Noviembre de 1867 y 11 de Noviembre de 1868.

Con esto queda cumplida la prescripcion del art. 46 del decreto de 11 de Noviembre de 1868, y yo tengo el honor de protestar al Sr. Ministro las consideraciones de mi respeto y aprecio.—*Guillermo Barron.*—Sr. Ministro de Fomento.

CONDICIONES de asociacion de la Compañía limitada (limited) del ferrocarril mexicano.

Por cuanto á que el Gobierno de México, por un decreto fecha del dia 31 de Agosto de 1867, modificado por el decreto posterior del 5 de Abril de 1861, otorgó á D. Antonio Escandon, de México, una concesion á perpetuidad de un ferrocarril de Veracruz hasta la ciudad de México, con un ramal hasta la ciudad de Puebla, y otros ramales eventuales dentro de una zona de veinticinco leguas de cada lado de la línea principal de dicho ferrocarril, juntamente con una concesion gratuita á perpetuidad, de todos los terrenos nacionales necesarios para los usos del ferrocarril y de sus ramales, y para todas las estaciones, edificios y trabajos en conexion con él, y tambien una concesion gratuita de todos los minerales, salinas, fósiles y otras sustancias semejantes que puedan encontrarse en la línea de construccion del dicho ferrocarril y de sus ramales, ó bajo los terrenos necesarios para los mismos, así como otros derechos, privilegios y beneficios anexos, ó incidentes á los dichos decretos y concesion;

Y por cuanto á que el Gobierno de México se ha comprometido á recibir durante un período de cinco años, acciones de dicha Compañía estimadas á la par en pago de un 15 por 100 de los derechos aduanales que se causaren ó se hubieren de causar en los puertos de México;

Y por cuanto á que como subvencion para dicho ferrocarril el Gobierno de México ha creado un nuevo fondo ó deuda pública de ocho millones de pesos, representado por bonos de la construccion del ferrocarril de Veracruz á México, cuyos bonos tienen un interes de 5 por 100 y son pagaderos en veinticinco años á razon de 560,000 pesos al año, aplicables á los intereses y á la amortizacion del capital;

Y por cuanto á que de la dicha subvencion de ocho millones de pesos queda ahora disponible en manos del concesionario D. Antonio Escandon una suma de seis millones de pesos;

Y por cuanto á que el dicho D. Antonio Escandon ha construido algunas partes del ferrocarril de Veracruz á México, es decir, tres y media millas de México á Guadalupe, veintitres de Veracruz á Soledad, y un

pequeño ramal de Tejería á San Juan, y á que tambien hay veintisiete millas casi acabadas en la actualidad de Soledad á Paso del Macho;

Y por cuanto á que en virtud del art. 38 de la dicha concesion, el dicho D. Antonio Escandon estaba obligado á entregar en la Tesorería de México la suma de ocho millones de pesos de la deuda pública interior de México, cuya obligacion ha sido debidamente cumplida;

Y por cuanto á que habiendo formado el dicho D. Antonio Escandon en México dos compañías respectivamente intituladas: «las líneas de Veracruz y Orizaba y de México y Puebla,» para concluir y poner en explotacion las secciones de ferrocarril entre Veracruz y Orizaba y entre México y Puebla, ha arreglado para refundir estas compañías en la llamada «Compañía limitada del ferrocarril mexicano;»

Y por cuanto á que en virtud de un contrato ya preparado y redactado con expresion de que se ha de celebrar entre la Compañía del ferrocarril mexicano por una parte, y por la otra Smith Knight y Compañía limitada, que en adelante se llamarán los contratistas, dichos contratistas han convenido en concluir dicho ferrocarril de Veracruz á México con un ramal para Puebla, con todo lo que se requiera para la completa provision de una línea segun los términos, con terrenos, obras de arte, estaciones, buenos abrigos, ademes y todos los anexos necesarios, segun los términos del dicho contrato; y á proveer y entregar todo el material de rueda y demas necesario para el servicio de dicha Compañía, de la clase y valor descritos en dicho contrato; y á establecer un telégrafo eléctrico con tres hilos y con los aparatos completos segun los términos del dicho contrato; y á reparar completamente las secciones del ferrocarril que están ya ó que se pusieren en explotacion, todo por la suma de 5.239,120 libras;

Y por el dicho contrato está estipulado que toda la línea del ferrocarril con el ramal de Puebla, estará enteramente acabada y lista para el servicio con todos sus anexos, dentro de cuatro años contados desde el dia 1º de Setiembre de 1864, y tambien que en caso de que los contratistas concluyan el dicho ferrocarril y obras de arte, el material de rueda, el telégrafo y obras anexas, inclusa la compra de terrenos conforme al dicho

contrato, treinta dias ó más, antes de la espiracion de dicho término de cuatro años, entonces los dichos contratistas recibirán una gratificacion de 4,000 libras esterlinas por cada período de treinta dias economizado respecto de dicho plazo de cuatro años fijado para la conclusion y apertura del dicho ferrocarril;

Y por cuanto á que el dicho contrato preparado y detallado como está dicho, ha sido ya celebrado por el dicho «Smiht Knight y Compañía limitada» y adoptado por la «Compañía límitada del ferrocarril mexicano,» y será sellado y entregado por ella ó por uno ó más de los directores de la dicha Compañía en su nombre, tan pronto como sea posible despues del registro de la Compañía del ferrocarril mexicano;

Y por cuanto á que en la dicha suma de 5.239,120 libras se incluye el valor de las secciones y obras ya hechas entre Veracruz y Paso del Macho y entre México y Guadalupe, para los usos del dicho ferrocarril, y que los contratistas han convenido en trasferir y entregar á la Compañía dichas obras juntamente con las demas que han de construir ellos libre de todo otro gasto, excepto los mencionados en la presente;

Y por cuanto á que el dicho D. Antonio Escandon ha convenido en ceder á la dicha Compañía todos los derechos y privilegios que le son otorgados por la dicha concesion, con excepcion de los terrenos en la Sonora, y con excepcion de los derechos y privilegios mencionados en ella con respecto á un ferrocarril que debe hacerse de México al Pacífico, y todos los planos del dicho ferrocarril, los terraplenes, obras de arte, edificios y otras obras ya hechas y terminadas, siendo especialmente destinadas para los usos del ferrocarril ó sus ramales, y los derechos, títulos é intereses que dicho Sr. Escandon tiene en ellos, y á que ha consentido tambien entregar á la dicha Compañía bonos de la dicha subvencion mexicana hasta la suma de 6.000,000 de pesos en los términos y por la consideracion que aparece en los siguientes;

Y por cuanto á que el dicho D. Antonio Escandon ha hecho arreglos con los ingenieros James Samuel, de 26 Great George Street, Westminster, y con Andrew Talcott, de los Estados-Unidos y de México, para ejercer la inspeccion de la construccion de los dichos ferrocarriles,

y para hacer todos los planos necesarios para ellos, y para prestar todos los otros servicios profesionales que puedan necesitar los promotores del dicho ferrocarril al precio y bajo las condiciones mencionadas en un convenio entre ellos, fechado el dia 15 de Julio de 1864;

Por lo expuesto se ha convenido lo que sigue:

1º Las disposiciones de la tabla A de la «Acta de compañía de 1862,» no se aplicarán en este caso; y los siguientes serán los artículos de asociacion de la dicha Compañía del ferrocarril mexicano «limitada,» que en estos artículos se llamará la «Compañía.»

2º El capital de la Compañía es de 2.700,000 libras de moneda esterlina inglesa, dividido en 135,000 acciones de 20 libras cada una, cuyas acciones serán emitidas segun la discrecion de los directores, que tendrán el poder de suspender la aplicacion de todas ó de una parte de ellas á los suscritores, por cualquier período que consideren conveniente.

3º El dicho D. Antonio Escandon, á expensas de la Compañía, ejecutará luego todos los actos, extenderá todos los documentos y obtendrá todas las autorizaciones y permisos necesarios para poner á dicha Compañía, sus sucesores y cesionarios ó la persona ó personas que puedan nombrar para representarla, en posesion efectiva de todo lo que la referida concesion otorgó, segun se ha dicho, para hacer un ferrocarril de Veracruz á México con un ramal hasta Puebla, y de todos los derechos, privilegios, beneficios y ventajas derivadas de la dicha concesion ó anexas á ella, y de todos los planos del dicho ferrocarril de Veracruz á México y sus ramales; y ejecutará todos los actos y extenderá los documentos necesarios para poner á los contratistas en aptitud de trasferir y entregar á la dicha Compañía todos los terraplenes, obras de arte, edificios y otros trabajos que en la actualidad estén hechos y concluidos en todo ó en parte para el servicio de dicho ferrocarril y sus ramales ó que tenga conexion con él, conforme al contrato antes mencionado.

4º El dicho D. Antonio Escandon obtendrá luego á sus expensas la disolucion legal de las dichas dos Compañías llamadas «México y Puebla» y «Veracruz y Orizaba,» y la traslacion legal á la Compañía de todos los demas derechos y propiedades de dichas dos Compañías res-

pectivamente, ó bien de otra manera hará efectiva la traslacion de las secciones últimamente mencionadas con sus anexas á la dicha Compañía.

5º El dicho D. Antonio Escandon entregará luego á la Compañía para su uso, la dicha subvencion, á sean seis millones de pesos en bonos de la construccion del ferrocarril de Veracruz á México, estimados á la par con los cupones de los intereses desde el dia 1º de Enero de 1865.

6º La Compañía, en virtud de la traslacion mencionada en los artículos 3º y 4º, tomará á su cargo todas las obligaciones impuestas al dicho Sr. Escandon por la concesion respecto á dicho ferrocarril de Veracruz á México y sus ramales, é indemnizará al dicho Sr. Escandon, sus herederos, albaceas y administradores, de todas las reclamaciones y responsabilidades que puedan dimanar de la misma.

7º La Compañía tomará á su cargo y ejecutará el referido contrato fecha 15 de Julio de 1864, hecho entre el dicho Sr. Escandon por una parte, y el dicho James Samuel y Andrew Talcott por la otra parte.

8º En consideracion á la cesion que Escandon debe hacer á la Compañía, y los demas actos ejecutados por el mismo conforme á los artículos anteriores 3º, 4º y 5º, el dicho D. Antonio Escandon, sus albaceas, administradores y cesionarios, tendrán el derecho de recibir y percibirán á perpetuidad 4 por 100 sobre el beneficio neto anual de la Compañía despues de cubiertos todos los cargos y gastos, y despues de pagar á los accionistas un dividendo de 8 por 100 al año. Y dicho 4 por 100 se pagará al dicho D. Antonio Escandon, á sus albaceas, administradores y cesionarios, en bonos que en lo posible correspondan á medio año.

9º Los directores de la Compañía tendrán plenos poderes para liquidar y fijar la suma pagadera al dicho Sr. Escandon, á sus albaceas, administradores y cesionarios, conforme al art. 8º anterior, y la suma así liquidada, fijada y certificada por los directores ó por un quorum de ellos, será obligatoria para todas las partes; y ni el Sr. Escandon, ni sus albaceas, cesionarios ó administradores, tendrán derecho por razon de dicho 4 por 100, de pedir los libros ó examinar las cuentas de la Compañía, y los directores podrán hacer á dicho Escandon los abonos que

crean convenientes por cuenta del dicho 4 por 100 antes de la liquidacion final de la suma que resulte debérsele al fin de cada año.

10. Dicho D. Antonio Escandon ó sus cesionarios tendrán tambien, por la consideracion antes dicha y durante el espacio de cuarenta años contados desde el 1º de Enero de 1864, el privilegio de poner en dicho ferrocarril ó en cualquiera parte de él abierta al tráfico general, un carruaje costeado por él ó por ellos; cuyo carruaje, las personas que viajen en él, con permiso de D. Antonio Escandon ó sus cesionarios, y el equipaje de ellos, serán llevados libres de pago por cualquiera de los trenes de la Compañía que pidiere D. Antonio Escandon ó sus cesionarios, con tal que el número de personas que viajen en dicho carruaje libres de pago, no exceda de ocho.

11. El contrato antes mencionado como preparado y redactado para celebrarse entre la Compañía por una parte, y los dichos Smith Knight y Compañía por otra, será luego sellado y concluido por dicha Compañía.

12. Los directores de la Compañía tendrán la facultad de levantar para el objeto de la Compañía, la suma de 2.700,000 libras esterlinas de moneda inglesa, cuya suma será levantada por la emision de bonos ú obligaciones con el sello de la Compañía, debiendo tener cada bono el valor determinado por los directores de la Compañía al tiempo de la emision, y debiendo ponerse en circulacion en los términos y bajo las condiciones que tales directores crean convenientes.

12ª A fin de asegurar el reembolso con interes de cualesquiera cantidades recibidas en préstamos ó por recibir, en uso de la facultad contenida en el art. 12, los directores tendrán poder para hipotecar ó gravar el todo ó una parte de las obras de la línea y propiedad de la Compañía, incluyendo las sumas pagaderas por el Gobierno mexicano de tiempo en tiempo, para cuyo objeto podrán extender instrumentos con el sello de la Compañía ó de cualquiera otra manera que se crea necesaria ó eficaz.

12ᵇ Los directores determinarán la tasa de interes pagadero de tiempo en tiempo por la Compañía sobre las cantidades recibidas á interes,

conforme á la facultad contenida en el art. 12, y pueden tambien extender bonos y otras seguridades por una suma nominal excediendo el capital actualmente adelantado, y pueden tambien separar y apropiar cualquiera de los recibos de la Compañía, para un fondo de amortizacion, ó de otra manera para redimir y liquidar los bonos é instrumentos así extendidos por la suma denominativa de ellos, dentro de un período dado, y pueden de igual manera, de tiempo en tiempo, volver á pedir prestadas cualesquiera cantidades ya amortizadas, y pueden en general hacer todo aquello que crean conveniente para llevar adelante los poderes conferidos por el presente.

13. Todos los intereses ó dividendos que se declaren en favor de las acciones de la Compañía, se pagarán por semestres en Lóndres, Paris ó México, á la eleccion de cada accionista, á razon de 25 francos en Paris y 5 pesos en México por libra esterlina, con tal que dichos accionistas den noticias á la Compañía con tres meses de anticipacion, del lugar donde deseen cobrar su dividendo. En defecto de tal noticia, todos los dividendos serán pagados en la oficina principal de la Compañía.

14. Si estuvieren registradas varias personas como propietarios de alguna accion, cualquiera de ellas puede dar recibos válidos por los dividendos pagados por cuenta de dicha accion.

15. Cada accionista tendrá, mediante el entero de un schelling ó de una suma menor, segun pueda determinar la Compañía en una junta general, derecho á un certificado sellado con el sello comun de la Compañía, que especifique la accion ó las acciones que posee y la suma pagada por cuenta de su precio; y si tal certificado se deteriorare ó se perdiere, podrá renovarse mediante el pago de un schelling ó de una suma menor que la Compañía pueda fijar en junta general. Tal certificado manifestará los pedidos hechos y cubiertos á la fecha de su emision por cuenta de las acciones á que se refiere.

16. Los directores pueden hacer á los accionistas, de tiempo en tiempo, tales pedidos por cuenta de la parte del precio de las acciones que no hubiere sido aún cubierta, como lo crean conveniente, con tal que se les dé noticia de cada pedido con treinta dias de anticipacion por lo menos:

los pedidos que así se hagan, serán pagados en los plazos fijados por los directores, y en el lugar en que á ese tiempo resida cada accionista, ya en Lóndres, Paris ó México, á su eleccion, en las oficinas de los banqueros de la Compañía, ó si algun accionista no residiere en alguno de los lugares mencionados, los pedidos serán pagados en las oficinas de los banqueros en Lóndres; y los directores tendrán facultad de prorogar los plazos á los accionistas que no residan en la Gran Bretaña.

17. Se considerará hecho un pedido, en la fecha en que pase la resolucion de los directores autorizándolo.

18. Si un accionista no cubriere un pedido antes ó en el dia señalado para el pago, quedará obligado á pagar intereses sobre su importe, á razon de 8 por 100 anual, desde el dia señalado para el pago hasta aquel en que lo verifique.

19. Los directores, si lo creen conveniente, pueden recibir de cualquier accionista que quiera adelantar el todo ó parte de la suma debida por el precio de sus acciones, además de las sumas ya pedidas por la Compañía; y sobre el dinero adelantado ó sobre la parte que conserve el carácter de adelanto despues de nuevos pedidos de la Compañía por cuenta de tales acciones, la Compañía puede pagar el interes que convengan los directores con dicho accionista.

20. Los directores tienen facultad de emitir certificados con referencia á las acciones sobre las que nada se ha debido ó sobre las que deba ella, manifestando que dichas acciones están completamente pagadas.

21. El instrumento de la traslacion de una accion de la Compañía, se ejecutará por el cedente y por el cesionario; y el cedente será considerado como portador de la accion hasta que se asiente en el registro el nombre del cesionario.

22. Las acciones de la Compañía serán trasferidas mediante un documento escrito, cuyo tenor ó efecto puede ser como sigue:

23. Yo, A. B., habiendo recibido de C. D., de......... tantas libras esterlinas, le trasfiero por medio de la presente la accion ó acciones números.............. que están en mi nombre en los libros de la Compañía limitada del ferrocarril mexicano, para que las posea dicho C. D., sus

albaceas, administradores ó cesionarios, bajo las diversas condiciones con que las poseo yo al presente: y yo el citado C. D. consiento en tomar dicha accion ó acciones bajo las mismas condiciones, siendo testigos..

....

dia de..

24. La Compañía puede negarse á registrar la traslacion de acciones hecha por un accionista que le sea deudor.

25. Los libros de la traslacion quedarán cerrados catorce dias antes de la junta general ordinaria de cada año.

26. Los albaceas ó administradores de un accionista muerto son las únicas personas que la Compañía reconoce con derecho á sus acciones.

27. Cualquiera persona que adquiera derecho á una accion en virtud de la muerte, quiebra ó insolvencia del propietario, ó á virtud del matrimonio de una accionista, puede ser registrada como socio, previa la produccion de tales pruebas que la Compañía pueda exigir.

28. Cualquiera persona que adquiera derecho á una accion en consecuencia de la muerte, quiebra ó insolvencia del tenedor, ó á consecuencia del matrimonio de un accionista, puede nombrar alguna persona para que sea registrada como cesionaria de tal accion en lugar de hacerse registrar él mismo. La persona que así adquiera derecho á una accion, testificará su eleccion por medio de un instrumento de traslacion de dicha accion, otorgado á favor del cesionario.

29. El instrumento de traslacion se presentará á la Compañía juntamente con las pruebas que los directores puedan exigir del derecho del cedente, y en virtud de ellos registrará la Compañía al cesionario como accionista.

30. Si algun socio deja de cubrir un pedido el dia señalado para su pago, pueden los directores, mientras dicho accionista permaneciere en descubierto, pasarle un aviso exigiéndole la suma debida con los intereses y cualesquiera gastos que se hayan causado por razon de la falta de pago.

31. El aviso designará un dia posterior hasta el cual se puede cubrir dicho pedido, sus intereses y los gastos causados por la falta de pago. Designará tambien el lugar donde debe verificarse el entero, el cual será, ó la oficina registrada de la Compañía, ó algun otro lugar en donde deben pagarse los pedidos de la Compañía. Tambien expresará el aviso, que en el caso de no pago en el tiempo y lugar designados, las acciones respecto á las que se hizo el pedido quedarán sujetas á embargo.

32. Si no se satisface á las demandas contenidas en tal aviso, las acciones á que se refiere pueden ser embargadas por una resolucion de los directores, todo el tiempo que permanezcan sin pagarse todos los pedidos, intereses y gastos debidos por ellas.

33. Toda accion así embargada se considerará como propiedad de la Compañía; será enajenada y vendida por los directores, y su producto se aplicará á cubrir los costos y gastos causados por el embargo y la venta, y el pago de todos los abonos debidos y de los demas por los que quedaren responsables los compradores; y el exceso, si lo hubiere, se entregará á la persona á quien se embargaron las acciones, con tal que lo reclame dentro de cinco años contados desde el dia de la venta, y no de otra manera.

34. Cualquiera socio cuyas acciones fueren embargadas, estará obligado, sin embargo, á pagar á la Compañía todos los abonos debidos sobre dichas acciones al tiempo del embargo, que no hayan sido cubiertos con el producto de la venta.

35. Una declaracion solemne por escrito de que se hizo el pedido respecto de una accion, de que se dió aviso de él, de que se incurrió en falta de pago, y de que se hizo el embargo de la accion por una resolucion de los directores, será la prueba suficiente de los hechos contra toda persona que se considere con derecho á dicha accion, y esta declaracion y el recibo del precio de la accion otorgada por la Compañía, constituirá un buen título. Se entregará al comprador un certificado de propiedad, y en adelante se considerará como tenedor de tal accion, libre de todos abonos debidos antes de su compra. Tampoco tendrá que intervenir en

la aplicacion del precio, ni su título podrá ser invalidado por cualquiera irregularidad en los procedimientos respecto de dicha venta.

36. Los directores podrán, previa la sancion de la Compañía dada en junta general, convertir cualesquiera acciones pagadas en totalidad en un fondo consolidado.

37. Cuando algunas acciones han sido convertidas en el fondo consolidado, pueden los diferentes tenedores de tal fondo trasferir en adelante sus respectivos intereses en él, ó alguna parte de ellos, de la misma manera y con las mismas reglas con que pueden trasferirse las acciones en el capital de la Compañía, ú observando las más aproximativas que las circunstancias permitan.

38. Los diversos tenedores del fondo consolidado tendrán derecho á participar en los dividendos y beneficios de la Compañía, segun el monto de sus respectivos intereses en el fondo, y estos intereses en proporcion á su importe conferirse á sus tenedores respecto á las votaciones en las juntas de la Compañía, y respecto á otros objetos los mismos privilegios y ventajas que les darian las acciones en el capital de la Compañía por igual suma; pero de una manera que aceptando la participacion en los dividendos y beneficios de la Compañía, ningunos otros de dichos privilegios ó ventajas serán conferidos por una parte alícuota del fondo consolidado que no pudiera producir iguales privilegios ó ventajas si existiera en acciones.

39. Los directores pueden, previa una resolucion especial de la Compañía, dada en junta general, aumentar su capital por medio de emision de nuevas acciones ó fondos, ó pueden levantar otras sumas por medio de la emision de obligaciones: tal aumento del capital ó tal emision de obligaciones debe hacerse por la suma y con las reglas, reglamentos, privilegios y condiciones que la Compañía determine en junta general al autorizar la creacion de esas nuevas acciones ó fondos ó emision de las obligaciones.

40. Cualquier capital reunido por medio de la creacion de nuevas obligaciones ó fondos, será considerado como parte del capital ó fondo primitivo, á no ser que se disponga otra cosa en la resolucion que lo auto-

rice, y estará sujeto á las mismas prescripciones respecto al pago de abonos, embargo de acciones por falta de pago de aquellos, etc., como si hubiera sido parte del capital originario.

41. La primera junta general se celebrará en el tiempo y en el lugar que determinen los directores, con tal que no sea más de dos meses despues del registro de la Compañía.

42. En adelante se celebrarán juntas generales por semestres, el 1º de Julio y el 1º de Diciembre de cada año, á la hora y en el lugar de Inglaterra que señale la Junta general de directores. Estas juntas generales se llamarán juntas ordinarias, y todas las demas se llamarán extraordinarias.

43. Los directores pueden, cuando lo crean conveniente, convocar juntas generales extraordinarias, y deberán hacerlo á virtud de una peticion por escrito de socios que representen una quinta parte por lo menos de las acciones emitidas.

44. Cualquiera peticion sobre la reunion de la junta general hecha por los accionistas, expresará el objeto de la junta, y deberá presentarse en la oficina de la Compañía.

45. Recibida tal demanda, procederán luego los directores á convocar una junta general extraordinaria para el lugar de Inglaterra que consideren á propósito.

46. Si no proceden á convocar la junta dentro de veintiun dias contados desde la fecha de la peticion, los peticionarios ó cualesquiera otros socios que tengan las acciones referidas, pueden convocar por sí mismos una junta general extraordinaria, y designar un lugar de Inglaterra para su celebracion.

47. Con siete dias de anticipacion por lo menos, se dará aviso á los miembros residentes en Inglaterra que tengan registradas sus direcciones, del lugar, del dia y de la hora de la junta; y en caso de que sea para tratar algun negocio especial, se les dará una idea general de la naturaleza de este negocio. Pero la falta de recibo de tal aviso por alguno de los socios, no invalidará los procedimientos de la junta general.

48. Se considerarán negocios especiales todos los que traten en junta extraordinaria, y todo lo que se trate en junta ordinaria, con excepcion de la declaracion de dividendos y el exámen de las cuentas, balances y la memoria ordinaria de los directores.

49. Fuera de la declaracion de un dividendo, ningun negocio se concluirá en junta general, á no ser que haya un quorum de los miembros presentes al tiempo en que la junta se ocupe de él, y tal quorum se estimará como sigue: si el número de las personas que han tomado acciones de la Compañía al tiempo de la junta no excede de diez, cinco harán quorum; si excede de diez, se agregará á dicho quorum uno por cada cinco miembros de más hasta cincuenta, y uno por cada diez de cincuenta en adelante; pero el número del quorum en ningun caso excederá de veinte.

50. Si una hora despues de la señalada para la junta no hay quorum, se disolverá la junta, caso de que haya sido convocada á peticion de accionistas. En cualquier otro caso quedará aplazada para el dia que dentro de los siete siguientes señalen las personas presentes, y el secretario dará noticia de tal aplazamiento por medio de un aviso en el periódico *El Times*, y por medio de notas dirigidas á los accionistas que tengan registrada direccion en Inglaterra; y si en tal junta aplazada no se reuniere el quorum, quedará nuevamente aplazada «sine die.»

51. El presidente de la mesa de directores, si lo hubiere, presidirá todas las juntas generales de la Compañía.

52. Si no hubiere presidente, ó si no estuviere presente quince minutos despues de la hora señalada para la junta, los socios presentes escogerán alguno de ellos para presidente.

53. El presidente, con el consentimiento de la junta, puede aplazar esta de tiempo á tiempo, y de lugar á lugar; pero no se concluirán en la aplazada otros negocios que los que quedaron sin concluir en la junta en que se verificó el aplazamiento.

54. En toda junta general en que no se exija una votacion por cinco miembros á lo menos, la declaracion del presidente de que se ha adoptado una resolucion, y el asiento de dicha resolucion en el libro de actas

de la Compañía, será prueba suficiente del hecho, sin necesidad de que conste el número ó proporcion de votos recogidos en favor ó en contra de dicha resolucion.

55. Si cinco ó más socios pidieren una votacion, se verificará en la forma en que determine el presidente, y el resultado se considerará ser la resolucion de la Compañía en junta general. En caso de igualdad de votos en una junta general, el presidente tendrá derecho á un segundo voto, ó voto de calidad.

56. Cada socio tendrá un voto por cada veinte acciones que posea, y cualquiera número de socios que individualmente tenga menos de veinte acciones, pero que juntos tengan aquel número, pueden nombrar un accionista para representar dicha fraccion de veinte acciones y votar en su nombre.

57. Si algun socio es lunático ó idiota, puede votar por medio de su representante, curator bonis, ó de otro curador legal.

58. Si una ó más personas tienen juntas derecho á una ó más acciones, aquella cuyo nombre está escrito el primero en el registro de los socios, como uno de los tenedores de tal ó de tales acciones y no otro, tendrá derecho á votar en representacion de los mismos.

59. Ningun accionista tendrá derecho á votar en ninguna junta general, á no ser que haya pagado todas las sumas debidas, y ninguno podrá votar en una junta celebrada tres meses despues del registro de la Compañía, en virtud de una accion adquirida por traslacion, á no ser que haya estado en posesion de ella al menos tres meses antes de la época de la junta.

60. Los votos pueden darse personalmente ó por apoderado.

61. El instrumento nombrando un apoderado, será por escrito firmado por el poderdante, ó sellado con el sello comun si el poderdante es una corporacion, y certificado por uno ó más testigos. Nadie puede ser nombrado apoderado si no es miembro de la Compañía.

62. El instrumento nombrando un apoderado debe estar depositado en la oficina registrada de la Compañía, por lo menos setenta y dos horas antes de la celebracion de la junta en que la persona nombrada en

dicho poder se propone votar, y le será entregado concluida la junta; pero ningun poder sera válido despues de doce meses, contados desde su fecha.

63. Los instrumentos nombrando apoderados pueden ser de la forma siguiente, ó para el mismo efecto:

«Compañía limitada del ferrocarril mexicano.

«Yo, de tal parte. .... en el condado de............ miembro de la Compañía limitada del ferrocarril mexicano............ con derecho......... votos, nombro por el presente á............ de tal parte............ como mi apoderado para que vote por mí y en mi nombre, en la junta general (ordinaria ó extraordinaria, segun el caso) que se ha de celebrar el dia..... ó en cualquiera junta que sea la próroga de ella, ó en todas las juntas de la Compañía que se hayan de celebrar en el año de............ como testigos de mi firma, el dia............ firmado por mí en presencia de............

64. Los negocios de la Compañía hasta la primera junta general que se celebre inmediatamente despues de la conclusion y de la apertura de dicho ferrocarril de Veracruz á México, con un ramal á Puebla, serán manejados por una mesa de directores elegidos por los signatarios del memorandum de asociacion, por la mayor parte de ellos; y de los directores así nombrados, si pueden y quieren obrar, seguirán en sus funciones hasta la reunion de dicha junta general, inmediatamente despues de la apertura del ferrocarril, y tendrán facultad de nombrar nuevos directores en lugar de los que puedan morir, renunciar ó excusarse de seguir obrando, y los directores así escogidos y nombrados, podrán aumentar su número con tal que nunca exceda de veinticinco.

65. Todos los directores mencionados en el artículo anterior se retirarán en la primera junta que se verifique inmediatamente despues de concluir dicho ferrocarril de Veracruz á México y el ramal de Puebla, en cuya junta, ó en alguna que importe una próroga de aquella, se nombrará una mesa de directores, y se determinará su número, su carácter, la duracion de sus funciones y el turno ú otras reglas segun las que deben retirarse del puesto, y tales resoluciones tendrán el mismo efecto y la misma fuerza que si fueran un artículo de la asociacion. Los directores

antiguos ú originarios, son elegibles para la nueva mesa de directores.

66. Los directores nombrarán una comision escogida entre los miembros de la mesa de directores que puedan residir en la ciudad de México ó cerca de ella, y pueden tambien, si lo creen conveniente, nombrar una comision compuesta de algunos de los miembros de la misma mesa, que puedan residir en Paris ó cerca de aquella capital. Cada comision constará de tres miembros por lo menos; procederá como una mesa local de directores, y estará establecida respectivamente en México y Paris, para desempeñar las funciones que la mesa de directores determine oportunamente.

67. La junta de directores, cuando lo crea conveniente, puede suministrar á cada comision local, y en defecto de estas á cualquier director en México ó Paris, tales copias ó extractos de las minutas de la junta de directores y de las juntas generales de la Compañía, con otros extensos informes que de tiempo en tiempo crea necesarios.

68. Hasta que no se nombren los signatarios del memorandum de asociacion de la Compañía, excepto D. Antonio Escandon, se considerarán como directores, obrarán como y con los poderes de tales.

69. Cada uno de los directores tendrá derecho á recibir como remuneracion por sus servicios la suma de doscientas cincuenta libras al año, excepto el presidente, que tendrá el derecho á quinientas, debiendo pagárseles las dichas sumas mientras desempeñan sus respectivas funciones. Los directores, incluso el presidente, tendrán tambien derecho, mientras lo sean, á recibir además, como remuneracion por sus servicios, 4 por 100 del producto neto de la Compañía, que quede deducidos los gastos de la Compañía. El fondo de reserva de que se hablará despues, es el 4 por 100 pagadero al concesionario primitivo D. Antonio Escandon, sus albaceas, administradores ó cesionarios, y el interes hasta de 8 por 100 sobre las acciones de la Compañía.

70. Los directores pueden nombrar á veces algunos de sus miembros para obrar como administradores generales de los negocios de la Compañía, y conferirles los poderes que consideren conveniente. El administrador así nombrado recibirá, además de su remuneracion, lo que

los directores puedan determinar, y podrá ser removido por los mismos directores.

71. Los negocios de la Compañía estarán á cargo de los directores, quienes pagarán todos los desembolsos causados por la formacion y el registro de la Compañía, la imprenta, los anuncios y otros gastos preliminares; los mismos desempeñarán las facultades de la Compañía que no se hayan reservado á la Junta general por la acta precedente ó por estos artículos. Sin embargo, observarán las reglas de estos artículos y la determinacion de la dicha acta, lo mismo que las que puede establecer la Compañía en junta general, si no son incompatibles con las acabadas de mencionar; pero ninguna determinacion de la junta general de la Compañía puede invalidar un acto anterior de los directores, que deberia subsistir si no se hubiera tomado tal disposicion.

72. Los directores que queden pueden seguir obrando, no obstante cualquiera vacante que ocurra en su cuerpo. El puesto de director vaca:

I. Si deja de tener el número de acciones requerido.

II. Si se encarga de otras funciones ó de un puesto productivo de la Compañía.

III. Si quiebra ó queda insolvente.

73. Si en una junta en que debiera hacerse la eleccion de directores no se llenaren las plazas vacantes, la junta debe quedar aplazada hasta el mismo dia de la semana imediata para celebrarse á la misma hora y en el mismo lugar; y si en dicha segunda junta no se llenaren las plazas vacantes, los directores antiguos ó aquellos cuyas plazas no se hubieren cubierto, continuarán en el desempeño de sus funciones hasta la junta ordinaria del año siguiente, y así en adelante hasta que sus puestos fueren ocupados.

74. Cualquiera vacante casual en la mesa de los directores, puede ser reemplazada por ellos mismos; pero la persona así elegida conservará el puesto solamente el tiempo que lo hubiere conservado el director que falta.

75. La Compañía, en junta general, puede remover, por medio de una resolucion especial, á cualquiera director antes que espire su período,

y puede nombrar en su lugar á otra persona. Esta persona desempeñará el puesto solamente durante el tiempo que lo hubiera desempeñado si no hubiera sido removido el director en cuyo lugar fué nombrado.

76. Los directores pueden reunirse para el despacho de los negocios, aplazar y arreglar sus juntas como lo crean oportuno; pero de manera que por lo menos se celebre una junta de directores en cada mes, y pueden determinar el quorum necesario para la transaccion de los negocios. Las cuestiones que se susciten en las juntas serán decididas por mayoría de votos; y en caso de igualdad, el presidente tendrá voto de calidad. La junta de directores puede ser convocada en cualquier tiempo por uno de ellos.

77. Los directores pueden escoger un presidente de su junta y determinar el período durante el cual haya de desempeñar tales funciones; pero si no hicieren tal eleccion, ó si el presidente no estuviere presente á la hora señalada para tener una junta, los directores elegirán uno de entre ellos para presidente en aquella sesion.

78. Los directores pueden delegar algunas de sus facultades, á comisiones compuestas de uno ó más miembros de su cuerpo, segun lo crean conveniente; y esas comisiones se conformarán, en el desempeño del encargo que se les haya confiado, á cualesquiera reglas que les hayan impuesto los directores.

79. Cada comision puede elegir un presidente de sus juntas; si no le eligiere, ó si el electo no hubiere concurrido á la hora señalada para tenerse alguna sesion, los miembros presentes escogerán uno de entre ellos para presidir dicha sesion.

80. Cada comision puede reunirse y aplazar sus sesiones segun lo crea oportuno. Las cuestiones que se susciten en sus juntas serán decididas por mayoría de votos de los miembros presentes, y en caso de empate, el presidente tendrá voto de calidad.

81. Todos los actos ejecutados por la junta de directores, por una comision de directores ó por cualesquiera persona que proceda como director, serán tambien válidos como si todas esas personas hubieran sido debidamente nombradas y caracterizadas como directores, aun cuando

despues se descubra que haya habido algun defecto en su nombramiento ó que todas ó algunas de ellas hubieren perdido su carácter de tales.

82. Durante la construccion de las diferentes secciones del ferrocarril de Veracruz á México y del ramal de Puebla, y hasta su absoluta terminacion, se aplicará el producto de las secciones abiertas ó que sucesivamente se abrieren á la explotacion, al pago de los gastos generales de de la Compañía, de los intereses de las obligaciones y los intereses sobre las acciones emitidas hasta un 8 por 100 anual, y en caso de que dicho producto sea insuficiente para atender á los diversos objetos especificados en este artículo, el déficit será tomado del capital ó de la caja de la Compañía, y cargado en la cuenta general del costo de la construccion del ferrocarril.

83. Despues del pago de todos los costos y gastos de la Compañía, del pago del 4 por 100 sobre el producto neto debido como se ha dicho, á D. Antonio Escandon, sus albaceas, administradores y cesionarios, del 4 por 100 pagadero á los directores y del interes del 8 por 100 sobre las acciones emitidas por la Compañía, los directores, antes de declarar el pago de ningun otro interes ó dividendo á los accionistas, aplicarán 4 por 100 de los rendimientos que queden á la formacion de un fondo de reserva para hacer frente á las contingencias, reparacion ó renovacion de los edificios ó de los trabajos pertenecientes á la Compañía. Y los directores pueden imponer las sumas aplicadas á tal objeto sobre las garantías que escojan, debiendo hacer tal deduccion de 4 por 100, hasta que el fondo de reserva ascienda á la cantidad de 200,000 libras esterlinas, en cuyo caso cesará hasta que sea necesario disponer de dicho fondo reservado. Entonces y cada vez que se gaste dicha suma de 200,000 libras esterlinas, volverá á hacerse la deduccion de 4 por 100 durante el tiempo necesario para volver á elevar el fondo de reserva á la suma de 200,000 libras. Todo el beneficio que resulte hecha la deduccion destinada al fondo reservado, será repartido como dividendo entre los accionistas, ó se dispondrá de él de otra manera, segun lo consideren conveniente los directores con la aprobacion de la Compañía.

84. Los directores pueden deducir de los dividendos pertenecientes

á cualquiera miembro, las sumas que deba á la Compañía por cuenta de sus acciones ó por otro título.

85. A cada miembro se dará, en la forma que se dirá despues, noticia de los dividendos que se hubieren declarado. Los directores podrán aplicar al beneficio de la Compañía los dividendos que no fuesen reclamados en el término de tres años, y ninguno podrá causar interes á cargo de la dicha Compañía.

86. Los directores harán que se lleven cuentas exactas de los fondos de la Compañía y del negocio de que proviene, y del gasto á que se han aplicado, de los créditos activos y pasivos de la Compañía.

87. Los libros de cuentas estarán en la oficina registrada de la Compañía y podrán ser inspeccionados por los socios durante las horas de los negocios, con las restricciones razonables respecto al tiempo y manera de inspeccionarlos, que puede establecer la Compañía en junta general.

88. Dos veces al año por lo menos, presentarán los directores á la Compañía en junta general ordinaria, un estado de los ingresos y egresos del año anterior, que alcance hasta una fecha que no diste más de tres meses de la dicha junta.

89. Dicho estado manifestará, bajo los encabezamientos más convenientes, el ingreso total (en bruto), distinguiendo las diversas fuentes de que ha provenido, y el monto total del egreso, distinguiendo el gasto de establecimiento, los salarios y otros capítulos semejantes. Cada artículo de gasto que deba cargarse á los productos del año deberá ponerse en la cuenta, de manera que pueda presentarse á la junta un balance preciso de ganancias y pérdidas; y en el caso de que algun gasto que propiamente deba distribuirse entre varios años sea erogado en uno, se cargará el importe total de dicho gasto, agregando las razones por que solo una parte de él debe imputarse á los productos de aquel año. Cada año se hará y se presentará á la Compañía en junta general un balance que contenga un resúmen de las propiedades y de las deudas de la Compañía, arreglado bajo los encabezamientos que se verán en el modelo anexo, ó bajo encabezamientos tan aproximados á aquel, como las cir-

cunstancias puedan permitirlo. Siete dias antes de dicha junta, se pasará á cada uno de los socios una copia impresa del balance, en la forma que despues se detallará, para todas las noticias que la Compañía debe dar á los socios.

90. Una vez al año por lo menos, deben ser examinadas todas las cuentas de la Compañía y averiguada la exactitud del balance por uno ó más auditores.

91. El primer auditor será nombrado por los directores; los subsecuentes serán nombrados por la Compañía en junta general.

92. Si solo se nombra un auditor, á él se aplicarán todas las disposiciones contenidas en estos artículos respecto á los auditores.

93. Los miembros de la Compañía pueden ser auditores; pero no es elegible ninguna persona que esté interesada en las transacciones de la Compañía de otro modo que como socio; y tampoco es elegible ningun director ni otro empleado de la Compañía mientras conserva tal carácter.

94. La Compañía hará la eleccion de los auditores en su primera junta ordinaria de cada año; los directores fijarán la remuneracion de los primeros auditores que se nombren. La de los demas será señalada por la Compañía en junta general.

95. Todos los auditores son elegibles concluido su encargo.

96. Si casualmente vaca el puesto de un auditor nombrado por la Compañía, los directores convocarán inmediatamente una junta general extraordinaria para reemplazarlo.

97. Si no se hace en la forma dicha la eleccion de auditores, el Ministerio de Comercio, á peticion de cinco miembros de la Compañía por lo menos, puede nombrar uno por el año corriente, fijando la remuneracion que debe abonarle la Compañía por sus servicios. A cada auditor se presentará una copia de balance, y es de su deber examinarla juntamente con las cuentas y los comprobantes relativos.

98. Se pasará á los auditores una lista de los libros de la Compañía, y en todas las circunstancias convenientes podrá examinar dichos libros y las cuentas de la Compañía. El auditor puede emplear á personas

de la Compañía, contadores ú otras personas que le ayuden á glosar las cuentas; y pueden derogar á los directores ó cualesquiera otros empleados de la Compañía respecto á ellos.

99. Los auditores presentarán á los socios una Memoria sobre el balance y las cuentas, en la que manifestarán si en su opinion el balance está perfecto, si contiene las circunstancias referidas por este reglamento, y si está formado con la propiedad necesaria para dar una idea exacta y correcta del estado que guardan los negocios de la Compañía; y en caso de que hayan pedido á los directores explicaciones ó informes, expresarán si se les han dado y si han sido satisfactorios. Esta Memoria será leida juntamente con la de los directores en la junta ordinaria.

100. La Compañía puede comunicar sus noticias á cada miembro, ya personalmente, ó ya por medio de una carta franqueada por el correo, dirigida á su habitacion registrada.

101. Todas las noticias que deban darse á los socios, si se trata de alguna accion perteneciente á varias personas juntamente, se dirigirá á aquel cuyo nombre figure primero en el registro de los socios; y la noticia así dada se considerará suficiente, respecto á todos los tenedores de dicha accion.

102. Las noticias enviadas por correo se considerará que han sido dadas en la fecha á que la carta que las contiene deba ser entregada segun el curso ordinario del correo, exceptuando las dirigidas á los accionistas residentes en México, que se considerarán dadas tres meses despues de haber sido puestas en el correo de Inglaterra; y para probar que se han pasado tales noticias, bastará probar que las cartas que las contenian fueron bien dirigidas.

103. Si los directores creyeren conveniente en algun tiempo convertir la Compañía limitada del ferrocarril mexicano en una sociedad anónima, conforme á las leyes y reglamentos que á la sazon pueden regir en México, tendrán facultad de ejecutar ó de hacer que se ejecuten todos los actos y se extiendan los documentos necesarios; y en tal caso, los estatutos de dicha sociedad se conformarán en lo posible á los ar-

tículos anteriores, con las condiciones y modificaciones que los directores estimen prudentes ó que las leyes de México exijan.

104. Los precedentes artículos se sujetarán en todas sus partes á los siguientes; y en caso de contradiccion, los artículos que siguen prevalecerán.

105. La Compañía aceptará y observará el decreto de 27 de Noviembre de 1867, con las modificaciones hechas por el de 11 de Noviembre de 1868.

106. La Compañía tendrá un legítimo domicilio en la ciudad de México; y siendo una Compañía debidamente constituida conforme á estos estatutos sancionados por el Gobierno mexicano, conviene en gozar de los derechos y en cumplir con las obligaciones de una Compañía mexicana, y estará sujeta á la jurisdiccion de los tribunales mexicanos en todo aquello cuya causa y accion tengan lugar en la República de México.

107. El capital social no podrá aumentarse sobre la cantidad de veintisiete millones de pesos, ni alterarse su division por mitad en acciones ni obligaciones, ni exceder el interes de estas últimas de un 12 por 100 anual sin la previa aprobacion del Gobierno mexicano.

108. El Gobierno, sin perjuicio de su representacion como accionista y de los otros medios que crea oportuno emplear para tomar parte en la direccion y administracion de la empresa, se hará representar en la Junta directiva por las dos sétimas ó por las tres undécimas partes de los directores, y los que nombrare con tal objeto tendrán las mismas facultades y prerogativas de los demas.

109. La Compañía tendrá un domicilio en la ciudad de México, en la que tendrá igualmente una parte de su mesa de direccion, compuesta de cinco individuos, y de estos, dos serán de los nombrados por el Gobierno y tres de los nombrados por la Compañía. Este comité, así como la parte de la direccion establecida en Lóndres, ejercerá las facultades que en una reunion general de directores se le concediesen de tiempo en tiempo.

110. Todos los puntos que no hayan sido especialmente delegados, de-

berán tratarse en una reunion general de directores: cada una de las partes de la direccion puede votar sobre cualquier punto que no le hubiese sido especialmente delegado; pero la decision no será definitiva hasta que no se reciba la votacion de la otra, y cuando la mayoría de todos los votos se haya hecho constar, considerándose los votos de una y otra parte como si hubiesen sido emitidos en una reunion general de directores.

111. El Gobierno nombrará el número de directores proporcional al número nombrado por la Compañía; y si no quisiere enviar directores á Inglaterra á la reunion general de directores, los nombrados por el Gobierno residentes en México tendrán el mismo número de votos que si se hubiese nombrado el número total de directores que le corresponde conforme al art. 19 de la ley; ó bien podrán nombrarse especialmente los que correspondiesen cuando deba haber reunion general de directores.

México, Abril 10 de 1869.—*Juan F. Allsopp.*

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Los estatutos remitidos por esa empresa en 10 de Abril último, para someterlos á la aprobacion del Gobierno, de conformidad con lo dispuesto en el art. 46 del decreto de 11 de Noviembre de 1868, se han tomado en consideracion bajo la forma en que están redactados, porque segun lo dispuesto en dicho decreto, á la Compañía era á la que le tocaba formarlos, y al Gobierno solo revisarlos para aprobar ó reprobar los puntos que comprenden.

En el exámen de los estatutos se ha notado que comprenden hechos ya consumados, pactos privados de la Compañía y reglas para la direccion de ella. La consideracion sobre todos estos puntos se ha limitado á solo lo que pudiera de alguna manera afectar los intereses sobre los cuales debe velar el Gobierno, en su doble carácter de Gobierno y de accionista. Con las adiciones que hizo ya la Empresa á los estatutos, contenidas en los arts. del 104 al 111, está reconocido que deben modificarse en todo lo que se opongan á los decretos de 27 de Noviembre de 1867 y

11 de Noviembre de 1868, y en este concepto descansa la aprobacion del Gobierno; pero el C. Presidente ha creido que á más de lo que abraza esa condicion general, deben hacerse explicaciones y modificaciones sobre algunos puntos especiales, que son los que á continuacion se expresan:

1º Habiendo manifestado el agente en México de la Compañía del ferrocarril mexicano, que no tiene aquí, y que además no subsiste ya el contrato celebrado con la Compañía constructora denominada Smith, Knight y Cª, que se le pidió por la Secretaría de Fomento, no comprende á ese contrato la aprobacion que se hace ahora de los estatutos.

2º Lo que se expresa en los arts. 3º, 4º, 5º, 6º y 7º, que se refieren á hechos consumados, no impone al Gobierno responsabilidad alguna en ningun caso de los que aquellos comprenden, quedando á salvo los derechos que tenga el Erario, segun lo que resultare de la liquidacion que se está practicando por la Tesorería general.

3º Las acciones del Gobierno están libres ahora y para siempre, cualesquiera que sean en lo sucesivo los tenedores de ellas, de los gravámenes impuestos por los arts. 8º, 9º y 10 y su concordante el 69, que consignan un interes y su privilegio á favor del anterior concesionario, por no haberse hecho saber al Gobierno tales gravámenes, ni haber convenido en ellos antes de que contrajera el compromiso de tomar acciones.

4º Se aprueban los arts. 12, 12ª, 12ᵇ, 39 y 40, en el concepto de que el capital gastado en la obra del camino, la hipoteca que puede hacerse de los tramos construidos, la emision de acciones y de obligaciones y el interes de las últimas, se sujeten estrictamente á las prevenciones relativas, contenidas en los decretos de 27 de Noviembre de 1867 y 11 de Noviembre de 1868.

5º El Ministerio de Comercio á que se refiere el art. 97, se entiende que es el Ministerio de Comercio del Gobierno de la República Mexicana.

6º. En el caso del art. 103, es decir, cuando la Compañía limitada se convierta en sociedad anónima, los nuevos estatutos que con tal motivo se formen deberán someterse á la aprobacion del Gobierno.

7º Se acepta la facultad estipulada en el art. 111, respecto de los directores nombrados por el Gobierno; y á reserva de que este use de ese derecho si lo permitiere la ley, nombrará ahora los dos directores que deben residir en México, y los dos que han de residir en Inglaterra.

8º Los directores nombrados por el Gobierno, tendrán el mismo sueldo que los de la Compañía, que será pagado por esta, y disfrutarán de la remuneracion á que se refiere el art. 69 de los estatutos.

Expresadas ya en esta comunicacion las determinaciones especiales que se han considerado convenientes, ha acordado el C. Presidente se consigne por regla general, que subsisten las estipulaciones de los estatutos en todo lo que no se opongan á los decretos de 27 de Noviembre de 1867 y 11 de Noviembre de 1868, y que en cualquier caso de oposicion prevalecerá siempre lo dispuesto en dichos decretos.

Independencia y libertad. México, Setiembre 14 de 1869.—*Balcárcel.*—Sr. D. Guillermo Barron, representante de la Empresa del ferrocarril mexicano.—Presente.

Circular.—Octubre 12 de 1869.

La carga que viene en el ferrocarril debe seguirse depositando en los almacenes de la oficina.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público. —Seccion 3ª—Dí cuenta al C. Presidente de la República con el oficio de vd. núm. 346, de 6 del corriente, en que manifiesta las razones que se han tenido presentes para trasladar á esa aduana la carga que viene en el ferrocarril en el momento que llega, consultando se cubran los gastos de la conduccion de dicha carga en Apizaco. En virtud de las causas que expone en su citado oficio, ha acordado se conteste á vd., que la carga debe seguirse depositando en los almacenes de esa oficina, y liquidados y pagados que sean los derechos, deberá permitirse que se saque libremente, dejando exclusivamente á la Empresa del ferrocarril el asegurar el flete que le corresponda, de la manera que lo crea oportuno.

Independencia y libertad. México, Octubre 12 de 1869.—(Firmado.) *Romero.*—C. administrador de la aduana de esta capital.—Presente.

Orden.—Octubre 29 de 1869.

Prevenciones relativas á la rebaja del 60 por 100 en el cobro de los efectos nacionales que caminen en la direccion de México á Veracruz y puntos intermedios, y reforma de la tarifa.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—En comunicacion de 5 del actual, el Ministerio de mi cargo previno á esa Empresa, por acuerdo del C. Presidente, que inmediatamente suspendiera los efectos de las tarifas publicadas, en lo relativo á los frutos nacionales que se trasporten en la direccion de México á Veracruz y puntos intermedios, cobrándose el flete á los expresados frutos, conforme á las prescripciones del art. 14 de la ley de 11 de Noviembre de 1868.

Igual disposicion comuniqué á vd. al trascribirle el acuerdo dado por el Congreso de la Union en 11 del presente. Y como ha llegado á noticia del C. Presidente que no se ha dado aún cumplimiento á las prevenciones referidas; con el fin de que no continúen gravándose los intereses del comercio, se ha servido acordar diga á vd. que desde luego se haga la rebaja de 60 por 100 en el cobro de los efectos nacionales que caminen en la direccion de esta capital á Veracruz y puntos intermedios, fijándose en las estaciones la noticia de lo que en virtud de esa disposicion deberán pagar dichos efectos. Además, esa Empresa seguirá trabajando empeñosamente en la reforma de toda la tarifa, remitiéndola á esta Secretaría luego que esté concluida, para que el Gobierno le dé la aprobacion correspondiente.

El mismo Supremo Magistrado dispone que, al contestar, participe vd. que queda ya obsequiado lo prevenido en esta comunicacion.

Independencia y libertad. México, Octubre 29 de 1869.—*Balcárcel.*—Sr. D. Juan F. Allsopp.—Presente.

Comunicacion.– Noviembre 5 de 1869.

La Empresa del ferrocarril participa que quedan establecidas las rebajas á los efectos nacionales, con arreglo al art. 13 del decreto de 27 de Noviembre de 1867.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Compañía del ferrocarril mexicano.—Agencia general.—México.—Señor Ministro: En virtud de lo que tuve la satisfaccion de comunicar á vd. con fecha 28 de Octubre último, y bajo las protestas y salvedades que hizo esta Empresa y á que dicha comunicacion se refiere, se están cobrando en la actualidad los fletes de frutos nacionales, con respecto al tramo de esta capital á Puebla, con la deduccion del 60 por 100 para los que son llevados á aquella ciudad con destino á la costa, y del 20 para los que se traen de ella, sobre las tarifas establecidas en el art. 13 del decreto de 27 de Noviembre de 1867.

Lo digo á vd. en respuesta á su oficio de 29 de Octubre último, reiterándole las protestas de mi respetuosa consideracion.

México, Noviembre 5 de 1869.—*Juan F. Allsopp.*—Señor Ministro de Fomento, etc., etc.—Presente.

Agosto 7 de 1870.

Itinerario de los trenes entre México y Puebla, desde el 10 de Agosto de 1870 hasta nueva disposicion.

FERROCARRIL MEXICANO.

TRENES DE BAJADA.

Distancias en millas inglesas.	Estaciones.	Tren de pasajeros.	Tren de mercancías. †	Tren de pulques.
,,	Sale de México.........	7,30 A. M.	8,30 A. M.	2,15 P. M.
20	,, Tepexpan......	8,25 ,,	10,00 ,,	3,43 ,,
34	,, Otumba........	9,05 ,,	11,06 ,,	4,30 ,,
38	,, * La Palma......	9,15 ,,	11,27 ,,	4,47 ,,
42	,, Ometusco......	9,30 ,,	11,58 ,,	5,04 ,,
48	,, * Irolo...........	9,45 ,,	12,32 P. M.	5,27 ,,
57½	,, Apam..........	10,14 ,,	1,32 ,,	6,09 ,,
69¾	Llega á Soltepec.......	10,46 ,,	2,21 ,,	6,45 ,,
69¾	Sale de Soltepec.......	10,56 ,,	2,36 ,,	,,
77½	,, * Guadalupe.....	11,16 ,,	3,11 ,,	,,
86½	Llega á Apizaco........	11,38 ,,	3,48 ,,	,,
86½	Sale de Apizaco........	12,08 P. M.	3,58 ,,	,,
96¾	,, Santa Ana......	12,45 ,,	4,49 ,,	,,
108¼	,, * Panzacola......	1,10 ,,	5,40 ,,	,,
115¾	Llega á Puebla.........	1,35 ,,	6,10 ,,	,,

TRENES DE SUBIDA.

Distancias en millas inglesas.	Estaciones.	Tren de pulques.	Tren de mercancías. †	Tren de pasajeros.
,,	Sale de Puebla.........	,,	7,00 A. M.	10,10 A. M.
7½	,, * Panzacola......	,,	7,35 ,,	10,30 ,,
19	,, Santa Ana.....	,,	8,31 ,,	11,05 ,,
29¼	Llega á Apizaco........	,,	9,17 ,,	11,37 ,,
29¼	Sale de Apizaco........	,,	9,27 ,,	12,07 P. M.
38	,, * Guadalupe.....	,,	10,07 ,,	12,29 ,,
46	Llega á Soltepec.......	,,	10,49 ,,	12,49 ,,
46	Sale de Soltepec.......	2,00 A. M.	11,04 ,,	12,59 ,,
58¼	,, Apam..........	3,00 ,,	12,08 P. M.	1,36 ,,
67¾	,, * Irolo...........	3,41 ,,	2,56 ,,	2,00 ,,
73¾	,, Ometusco......	4,10 ,,	1,35 ,,	2,20 ,,
77¾	,, * La Palma......	4,31 ,,	1,56 ,,	2,30 ,,
81¾	,, Otumba........	4,52 ,,	2,47 ,,	2,45 ,,
95¾	,, Tepexpan......	5,36 ,,	3,53 ,,	3,25 ,,
115¾	Llega á México.........	6,31 ,,	5,13 ,,	4,15 ,,

Los trenes de pasajeros se detendrán media hora en Apizaco para la comodidad de los que quieran almorzar.
Una línea fuerte en tinta negra puesta debajo del tiempo de los trenes, indica que en esta estacion se cruzarán dos ó más trenes.
† El tren de mercancías saldrá de México y de Puebla cada tercer dia; es decir, que el de México volverá de Puebla al siguiente dia.

Orden.—Marzo 15 de 1871.

Desde 1º de Mayo próximo en adelante se cumplirá estrictamente con las prevenciones contenidas en el art. 40 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, y en los artículos 2º y 3º del decreto de 1º de Diciembre del mismo año, recibiendo en pago del derecho adicional de 15 por 100 de ferrocarril precisamente acciones emitidas en Lóndres del ferrocarril de México á Veracruz, y no otro documento, de cualquier género que este sea.

Ministerio de Hacienda y Crédito público.—Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Número 220.—Con fecha 25 de Octubre del año próximo pasado, y por conducto de la seccion 3ª de esa Secretaría, se me comunicó el acuerdo del C. Presidente de la República, para que esta oficina procediese á verificar el cange de los certificados provisionales que tiene en caja, procedentes de la Compañía del ferrocarril mexicano, por las acciones definitivas, con arreglo á las disposiciones vigentes.

Trascrita esa suprema órden en 28 del mismo al agente principal de la Empresa, y señalándole un plazo de quince dias para que presentara las acciones, contestó en 14 de Noviembre siguiente lo que consta en la copia que tengo la honra de acompañar marcada con el núm. 1. Prorógado el plazo de otros ocho dias, con fecha 16 del mismo Noviembre, segun consta de la copia núm. 2, se recibió de la Secretaría de Fomento la suprema órden de que acompaño copia, núm. 3, concediéndole á la Compañía tres meses de plazo, que terminaron el dia último de Febrero próximo pasado, para hacerse efectivo el cambio de los documentos indicados.

Han pasado, como se ve, tres distintos plazos, sin resultado alguno, guardándole á la Compañía cuantas consideraciones ha querido, y el dia 7 del mes actual que le ha recordado esta oficina el vencimiento de la última próroga, no ha sido más feliz que en las otras ocasiones. El agente principal contesta con fecha 11 lo siguiente:

«Debo decir en contestacion al oficio de vd. del dia 7, que se ha procedido á la impresion de las acciones que deben darse en cambio de los certificados provisionales que de esta Empresa posee esa Tesorería de su digno cargo.

«En tal virtud, suplico á vd. se digne esperar á que se concluya la impresion, cuando, sin pérdida de tiempo, pasaré á verificar el cange.»

Como todo lo hecho hasta aquí reconoce por orígen el acuerdo del C. Presidente que mencioné al principio, he creido de mi deber informar á vd. con esta prolijidad, á efecto de que se sirva comunicarme la resolucion é instrucciones que estime convenientes.

Independencia y libertad. México, Marzo 14 de 1871.—*M. P. Izaguirre.*—C. Ministro de Hacienda y Crédito público.—Presente.

NUMERO 1.

Compañía del ferrocarril mexicano.—Secretaría de la Direccion.—México.—Callejon de Belemitas núm. 12.—Con fecha 24 de Octubre último recibió esta Empresa una comunicacion del Ministerio de Fomento, en que se le ordena se hiciese el cambio de los certificados de acciones entregadas en las aduanas en pago del 15 por 100 del derecho adicional de importacion, con las acciones de la misma Compañía de que habla el decreto de 1º de Diciembre de 1867; y á los pocos dias ocurrió esta Empresa al expresado Ministerio, consignando por escrito diversas consideraciones y circunstancias que se le habian expuesto verbalmente con anterioridad, así como lo habia acordado el mismo Ministerio para que se pudiese cumplir con lo que ordenaba en la comunicacion citada.

Esperaba la Compañía la contestacion por escrito del Supremo Gobierno, para contestar la nota de esa Tesorería, de 28 de Octubre próximo pasado, en que trascribe la suprema órden que se le comunicó para que procediese á hacer el cange de los certificados provisionales que tuviese, procedentes de esta Compañía por las acciones respectivas, con arreglo á las disposiciones vigentes; y al trascribir esta disposicion, agrega vd. que lo hacia para que con arreglo al decreto de 4 de Agosto de 1860, presente la Empresa en esa oficina las acciones de que se trata, en el improrogable plazo de quince dias.

Es de todo punto indispensable que esta Compañía reciba la contes-

tacion que espera de la comunicacion que elevó en 3 de este mes al Supremo Gobierno, á que antes me he referido, para que en vista de ella se proceda á lo que corresponda, y llegada la vez de entregar las acciones de que se trata, procederá de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de la ley de concesion de 27 de Noviembre de 1867.

Ruego á vd., por lo expuesto, que se sirva esperar á la contestacion que el Ministerio de Fomento debe dar al oficio de esta Empresa, sobre el asunto á que se contrae el de vd. de 28 de Octubre último, y con este motivo protesto á vd. mis respetos y consideracion.

México, Noviembre 14 de 1870.—*José I. Martinez.*—Señor Tesorero general de la nacion.—Presente.

Es copia. México, Marzo 14 de 1871.—*Izaguirre.*

NUMERO 2.

Se ha impuesto esta oficina del oficio de vd. fecha 14 del actual, en que manifiesta haber ocurrido al Ministerio de Fomento con motivo de la órden suprema que le comuniqué para que se sirviera cangear los certificados del 15 por 100, por acciones definitivas del ferrocarril de Veracruz á México.

En debida contestacion cumple á mi deber manifestarle, que como esta oficina obra en virtud de órdenes superiores, al exigir el cange indicado, no puede suspender sus procedimientos sino á consecuencia de otra órden, bajo cuyo concepto solo puede esperar á vd. otros ocho dias, vencidos los cuales, si la Empresa no verifica el cange, se tomarán las providencias á que haya lugar.

Independencia y libertad. México, Noviembre 16 de 1870.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano J. I. Martinez, agente de la Empresa del ferrocarril de Veracruz á México.—Presente.

Es copia. México, Marzo 14 de 1871.—*Izaguirre.*

NUMERO 3.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—En oficio de hoy digo al señor agente principal del ferrocarril mexicano lo que sigue:

«Habiendo tomado en consideracion el C. Presidente lo expuesto por vd. en su comunicacion de ayer, respecto del cange de certificados de acciones, ha acordado diga á vd. que se concede á esa Empresa una prórroga de tres meses que terminará el dia último de Febrero del año entrante, para que se haga efectivo el cambio, por acciones de la Empresa, de los certificados emitidos por ella, por el 15 por 100 del ferrocarril; en la inteligencia de que hoy comunico esta disposicion á la Tesorería general para los fines consiguientes.»

Y lo trascribo á vd. para su conocimiento y á fin de que esa oficina suspenda sus procedimientos relativos al cange que se menciona.

Independencia y libertad. México, Diciembre 2 de 1870.—*Balcárcel.* —Ciudadano Tesorero general de la nacion.—Presente.

Es copia. México, Marzo 14 de 1871.—*Izaguirre.*

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público. —Seccion 3ª—Se ha recibido en esta Secretaría la comunicacion de vd. núm. 220, fechada ayer, en la que informa que despues de vencidos diferentes plazos concedidos por la Secretaría de Fomento á la Empresa del ferrocarril de Veracruz para hacer el cambio de los certificados provisionales que en virtud del art. 4º del decreto de 1º de Diciembre de 1867, ha expedido en sustitucion de las acciones emitidas en Lóndres, en las que con arreglo al art. 40 de la ley de concesion de 27 de Noviembre de 1867, debe pagarse el 15 por 100 sobre los derechos de importacion en las aduanas marítimas, el agente de la Compañía no ha exhibido todavía en esa oficina las acciones que la nacion ha tomado, comprándolas en dinero efectivo, y que actualmente se encuentran representadas por certificados provisionales.

Las prevenciones del art. 40 de la ley de 27 de Noviembre de 1867 y

de los arts. 2º y 3º del decreto de 1º de Diciembre del mismo año, son claras é indisputables; y en virtud de ellas ha debido la Empresa del ferrocarril tener de venta en esta ciudad y en los puertos las acciones necesarias para satisfacer la demanda, y las oficinas respectivas no han debido recibir el 15 por 100 de ferrocarril más que en las mismas acciones. La prevencion contenida en el art. 4º del decreto de 1º de Diciembre de 1867, tenia por objeto facilitar el cumplimiento inmediato de la concesion hecha á la Compañía del ferrocarril de Veracruz, dándole la subvencion acordada desde luego y sin esperar el trascurso de tres ó cuatro meses que seria necesario para que las acciones emitidas en Lóndres viniesen de aquella ciudad y se enviasen á los puertos; pero nunca pudo tener por objeto derogar el art. 40 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, ni ponerse en contradiccion con las prevenciones terminantes de los arts. 2º y 3º del mismo decreto, autorizando que se recibiesen para siempre certificados provisionales, en lugar de las acciones del ferrocarril emitidas en Lóndres.

Como desde la fecha de aquel decreto han trascurrido ya más de tres años, plazo suficiente para haber pedido y recibido las referidas acciones; el Presidente, que desea cumplir con toda puntualidad las prevenciones de las leyes, ha dispuesto que comunique vd. á las aduanas marítimas y fronterizas, que desde el 1º de Mayo próximo en adelante cumplan estrictamente con las prevenciones contenidas en el art. 40 de la ley de 27 de Noviembre de 1867 y en los arts. 2º y 3º del decreto de 1º de Diciembre del mismo año, recibiendo en pago del derecho adicional de 15 por 100 de ferrocarril, precisamente acciones emitidas en Lóndres del ferrocarril de México á Veracruz, y no otro documento, de cualquier género que este sea.

En caso de que de 1º de Mayo próximo en adelante no hubiese esas acciones en alguno ó algunos de los puertos, los administradores respectivos cobrarán en dinero el 15 por 100 del ferrocarril y depositarán su importe en lugar seguro y bajo su responsabilidad, á la órden de esta Secretaría, para comprar con esos fondos las acciones respectivas cuando estas se presentaren.

Por lo que hace á los certificados provisionales que la Compañía ha expedido en lugar de las acciones del ferrocarril, y que existen actualmente depositados en la Tesorería, manifestará vd. al agente de la Compañía, que si para el 1º de Mayo próximo no los hubiese cambiado por acciones del mismo ferrocarril, se procederá á lo que corresponda para asegurar al Erario de los derechos que tiene adquiridos á dichas acciones, á cuyo efecto cuidará vd. de avisar si la Compañía cumple para aquella fecha con esta obligacion que le han impuesto las mismas leyes de que emana su concesion y que el Ejecutivo no puede dispensar.

Independencia y libertad. México, Mayo 15 de 1871.—*Romero.*—Ciudadano Tesorero general de la nacion.—Presente.

Orden.—Marzo 21 de 1871.

Si para el dia 1º de Mayo próximo, los agentes de la Empresa del ferrocarril de Veracruz á México, no entregan en cambio del producto del 15 por 100 que le consignaron los decretos de 27 de Noviembre y 1º de Diciembre de 1867, precisamente acciones emitidas en Lóndres, suspendan la entrega, manteniendo en depósito las sumas que dicho derecho produzca, para comprar las acciones cuando las haya.

Ministerio de Hacienda y Crédito público.—Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Núm. 239.—En cumplimiento de la suprema órden que se ha servido vd. comunicarme con fecha 15 del actual, por conducto de la seccion 3ª, hoy ha prevenido esta oficina á las aduanas marítimas y fronterizas, que si para el dia 1º de Mayo próximo los agentes de la Empresa del ferrocarril de Veracruz á México, no entregan en cambio del producto de 15 por 100 que le consignaron los decretos de 27 de Noviembre y 1º de Diciembre de 1867, precisamente acciones emitidas en Lóndres, suspendan la entrega, manteniendo en depósito á disposicion de esa Secretaría, las sumas que dicho derecho produzca, para comprar las acciones cuando las haya.

Ocurre, con este motivo, á la oficina de mi cargo, la duda de cómo deberán proceder las aduanas en el caso de que la recaudacion del indicado 15 por 100 en un mes cualquiera no alcance á cubrir el valor de

una accion. ¿Admiten recibos provisionales ó certificados de los que hoy están recibiendo? ¿Conservan en su poder las cantidades recaudadas hasta que sumen lo necesario para comprar una á una las acciones? En opinion de esta oficina seria preferible lo primero. Todas las aduanas remiten actualmente, mes por mes, los certificados que representan el 15 por 100 recaudado, y estos documentos sirven á un mismo tiempo para comprobar la cuenta que se lleva y para concentrar en una sola oficina la existencia ó valores que representan. Desde el momento en que cada aduana retenga un mes una suma, otro mes otra, porque lo escaso de los recursos no dé para comprar una accion, ni será posible saberse á la hora que se quiera cuánto ha recibido la Empresa, ni mucho menos seguirse con la simplificacion y regularidad que hoy, la única cuenta abierta á «Certificados de acciones del ferrocarril de Veracruz á México.»

Bajo este concepto, cree la oficina de mi cargo que convendria establecer por punto general, que las aduanas, cercioradas de que los agentes de la Empresa tienen acciones, exijan estas en cambio del 15 por 100 cuando puedan cubrir su valor, conformándose con certificados provisionales de los que ahora admiten, cuando al fin de cada mes sóbre alguna fraccion que no llegue á cien pesos. Así pueden mandar mensualmente unos ú otros documentos y llevarse la cuenta con toda regularidad, cangeando esta oficina los certificados por acciones, sin dejar nada pendiente.

No tengo que añadir más, sino que todo lo expuesto es aplicable al caso de que haya las acciones para el 1º de Mayo; de lo contrario, se conservará en depósito, como está resuelto, lo que produzca el 15 por 100, y entonces se abrirán las cuentas necesarias.

Independencia y libertad. México, Marzo 21 de 1871.—*M. P. Izaguirre.*—C. Ministro de Hacienda y Crédito público.—Presente.

Compañía del ferrocarril mexicano.—Secretaría de la Direccion.—Señor Ministro: El 18 de este mes en la noche llegó á mi poder el oficio que con esa fecha me dirigió la Tesorería general, trascribiéndome

el que en 15 del corriente le pasó ese Ministerio de Hacienda y Crédito público, previniendo en su parte resolutiva que se comunique á las aduanas marítimas y fronterizas que desde 1º de Mayo próximo en adelante, cumplan estrictamente con las prevenciones contenidas en el art. 40 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, y en los artículos 2º y 3º del decreto de 1º de Diciembre del mismo año, recibiendo en pago del derecho adicional de 15 por 100 de ferrocarril, precisamente acciones emitidas en Lóndres del ferrocarril de México á Veracruz, y no otro documento, de cualquier género que este sea; y que en caso de que de 1º de Mayo próximo en adelante no hubiese esas acciones en alguno ó algunos de los puertos, los administradores respectivos cobrarán en dinero el 15 por 100 del ferrocarril y depositarán su importe en lugar seguro y bajo su responsabilidad á la órden de esa Secretaría, para comprar con esos fondos las acciones respectivas, cuando estas se presentaren.

Ordena asimismo, por lo que hace á los certificados provisionales que la Compañía ha expedido en lugar de las acciones del ferrocarril, y que existen actualmente depositadas en la Tesorería, que se manifieste que si para el 1º de Mayo próximo no los hubiese cambiado por acciones del mismo ferrocarril, se procederá á lo que corresponda para asegurar al Erario de los derechos que tiene adquiridos á dichas acciones, á cuyo efecto cuidará la Tesorería de avisar si la Compañía cumplia para aquella fecha con esta obligacion.

Para que ese Ministerio del digno cargo de vd. conozca los antecedentes relativos á este negocio, que deben existir en el Ministerio de Fomento, con el que se ha estado tratando, conviene que manifieste á vd. que he hecho presente á dicho Ministerio la dificultad de poder entregar al Supremo Gobierno acciones de la Compañía de las que hayan podido haberse emitido en Lóndres, en cambio de los certificados provisionales recibidos por las aduanas en pago del 15 por 100 del ferrocarril, originándose principalmente esa dificultad de los motivos que tenia yo para suponer que habiendo tomado esta Compañía el nombre de «Imperial» que le dió el decreto de Maximiliano, de 25 de Enero de

1865, y que en virtud de esto las acciones contendrian este mismo título y tambien el sello con las armas usadas por Maximiliano, no seria posible, ni que la Compañía entregase, ni que el Gobierno recibiese documentos con esas circunstancias, lo que hacia indispensable proceder á la impresion de nuevas acciones con el título que hoy tiene la Compañía, y con requisitos que no estuviesen en pugna con la ley actual de concesion.

Los tropiezos que naturalmente debe haber presentado en Lóndres una nueva impresion de acciones, en la forma que he explicado, han de haber ocasionado el retardo en su recibo, y deberá seguirlo causando de manera que sea imposible que para el 1º de Mayo próximo se tengan en México las que pudieran necesitarse, tanto para hacer el cambio con los certificados recibidos por las aduanas, como para expender todas las que se entregaran en esas oficinas en pago del 15 por 100 adicional.

Supuesto que por las razones expresadas es de todo punto indispensable proceder á la impresion de las acciones que haya de recibir el Supremo Gobierno, esta Empresa, deseosa de satisfacer sin tardanza los deseos de ese Ministerio, ha dispuesto que se proceda desde luego á imprimir dichas acciones en esta capital, suscribiéndolas los directores de la Compañía en México, para proceder á cambiar con ellas los certificados provisionales, sin necesidad de esperar á que se remitan de Lóndres, y que, como ya he dicho, es imposible que estén aquí el 1º de Mayo de este año. Esto mismo se ha comunicado en lo verbal al Sr. Ministro de Fomento.

Con ocasion de este mismo asunto, se hicieron presentes al mismo Ministerio los graves inconvenientes que produciria, tanto á las oficinas aduanales como al comercio, la medida de que el pago del 15 por 100 adicional se hiciese en las aduanas, precisamente con acciones de la Compañía y no con certificados provisionales en la forma que se ha acostumbrado hacer, pues teniendo cada una de esas acciones el valor fijo de cien pesos, el importador que tuviese que satisfacer una cantidad pequeña de diez, quince ó veinte pesos por el dicho 15 por 100 adicional, se encontraria en la necesidad de hacer el desembolso del valor de una

accion, causándosele un quebranto indebido; y por otra parte, la aduana no podria recoger la accion, sino que tendria la necesidad de anotar lo que en parte de ella hubiese pagado el importador, corriendo el Erario el riesgo posible de que dicho documento se extraviase ó que por cualquiera otra causa no viniese á su poder, no pudiendo en consecuencia acreditar con los títulos correspondientes, el número de acciones que el Gobierno representase en la Empresa.

El Ministerio de Fomento calificó de fundadas estas observaciones, en la comunicacion que me dirigió con fecha 22 de Noviembre último, de la que acompaño copia simple; y para obviar las dificultades indicadas y otras más que puedan surgir, es necesario no abandonar el sistema de pagar en las aduanas el 15 por 100 adicional con certificados que expenden los agentes de la Empresa en los puertos por las cantidades que cada importador debe cubrir por razon de ese 15 por 100 adicional, y las que se asientan en esos mismos documentos, haciéndose, despues de remitidos á la Tesorería general, el cambio con las acciones respectivas.

Antes he manifestado, que el tiempo que se fija por ese Ministerio hasta el 1º de Mayo próximo, no es bastante para dar á conocer á la Junta directiva de Lóndres, ni aun por medio del telégrafo interoceánico, las resoluciones de ese Ministerio, para que en su vista adopte las medidas necesarias en el caso, y ni aun para que se remitan dichas acciones, de manera que estén aquí en el dia designado y se hallen á la vez distribuidas en los puertos, para todo lo que es insuficiente el término de cuarenta dias que concede la comunicacion que contesto.

Las presentes observaciones que tengo la honra de elevar al superior conocimiento de vd., me hacen suplicarle que se sirva acordar que se suspendan los efectos de las prevenciones contenidas en la comunicacion que con fecha 15 de este mes dirigió á la Tesorería general y que esta me ha trascrito, y que se continúen recibiendo por las aduanas respectivas los certificados provisionales en la forma acostumbrada en la actualidad, para el pago del 15 por 100 adicional, prometiendo esta Empresa cambiar los certificados cuyo valor le haya sido satisfecho, por las acciones que se están imprimiendo.

Protesto á vd. mi respetuosa consideracion.

México, Marzo 21 de 1871.—(Firmado.) *José I. Martinez.*—Sr. Ministro de Hacienda y Crédito público.—Presente.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Impuesto el C. Presidente de las razones que tiene la Compañía del ferrocarril mexicano para no proceder inmediatamente á cambiar por acciones los certificados del 15 por 100, como se previene por esta Secretaría con fecha 24 de Octubre próximo pasado, se ha servido acordar que se pregunte á vd. cuántos dias son necesarios para dar cumplimiento á la mencionada disposicion.

Asimismo ha tenido á bien acordar el C. Presidente, que se conteste á vd. la consulta que hace, relativa al modo con que debe hacerse el pago del 15 por 100 en las aduanas, aun cuando reciba las acciones que tiene pedidas á Lóndres, en razon de que teniendo estas un valor fijo, no es posible cubrir con ellas el pago siempre variable que tienen que hacer los comerciantes por el 15 por 100; manifestando á vd. que cuando llegue el caso se tendrán presentes las observaciones de la Empresa, que á juicio del Gobierno sean fundadas, para resolver entonces lo que sea conveniente.

Lo que digo á vd. en respuesta á su nota de 3 del corriente.

Independencia y libertad. México, Noviembre 22 de 1870.—(Firmado.) *Balcárcel.*—Sr. D. José I. Martinez, agente principal de la Empresa del ferrocarril mexicano.—Presente.

Es copia fiel.—*José I. Martinez.*

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 3ª—Dí cuenta al Presidente de la República con el ocurso de vd. de 21 del actual, en que solicita se revoque la órden dada en 15 del presente, y que se continúe, en consecuencia, haciendo el cobro del 15 por 100 adicional de ferrocarril en la forma acostumbrada en la actualidad, prometiendo vd., en nombre de la Empresa, cambiar por las ac-

ciones que se están imprimiendo, los certificados provisionales que se hayan recibido en pago del expresado derecho adicional.

Impuesto el Presidente de cuanto vd. manifiesta en apoyo de su pretension y de las razones en que la funda, ha tenido á bien acordar conteste á vd., que no puede accederse á lo que solicita, por ser contrario á la ley y no tener facultades el Ejecutivo para modificarla.

Igualmente ha acordado se manifieste á vd., que los tres años trascurridos desde que se otorgó la concesion, ha sido plazo suficiente para hacer la impresion de las acciones y su envío á la República; y que lo que vd. propone respecto del pago del derecho adicional de 15 por 100 del ferrocarril, es una modificacion de la ley, que no está al arbitrio del Ejecutivo conceder. El derecho referido se pagará con arreglo al art. 40 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, en acciones del ferrocarril, y las cuotas que no lleguen á cien pesos, se pagarán en dinero, mientras la Compañía no emita acciones de menos valor, depositándose las cantidades respectivas por los administradores de las aduanas, para comprar con ellas las acciones correspondientes cuando se reuna la cantidad necesaria para hacer el cambio.

Debo manifestar á vd., que cuando tenga que dirigirse al Ejecutivo, lo haga en el papel sellado correspondiente, de conformidad con la prevencion de la fraccion VI del art. 17 de la ley de 14 de Febrero de 1856.

Independencia y libertad. México, Marzo 26 de 1871.—*Romero.*—C. José I. Martinez, agente principal de la Empresa del ferrocarril mexicano.—Presente.

Circular.—Abril 27 de 1871.

Se proroga hasta fines del próximo mes de Mayo el plazo otorgado dentro del cual debe la Empresa del ferrocarril mexicano situar en los puertos, las acciones con que en ellos debe pagar el 15 por 100 de los derechos de importacion.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público. —Seccion 3ª—Circular.—El Secretario de Fomento, con esta fecha, me dice lo que sigue:

«He recibido el oficio de vd., fecha de ayer, en el cual indica vd. que seria conveniente que por la Secretaría de mi cargo se fijara el plazo dentro del cual debe la Empresa del ferrocarril mexicano situar en los puertos las acciones con que en ellos debe pagar el 15 por 100 de los derechos de importacion; y en respuesta manifiesto á vd., por acuerdo del C. Presidente, que en atencion á que dichas acciones deben de llegar á fines de este mes, y á que es necesario conceder algun tiempo para que puedan ser remitidas á los puertos, se proroga hasta fines del próximo mes de Mayo el plazo otorgado con aquel objeto.»

Y lo comunico á vd. para su noticia y conocimiento.

Independencia y libertad. México, Abril 27 de 1871.—*Romero.*

Orden.—Junio 23 de 1871.

Se aprueba el cambio propuesto por la Empresa, para la vía en la Barranca de Metlac, pero sujetándose á las prescripciones que se expresan.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente ha tenido á bien aprobar el cambio propuesto por esa Empresa para la vía en la Barranca de Metlac; pero como las circunstancias excepcionales del tramo en cuestion han exigido que el trazo se haga en curvas de corto radio y en fuertes pendientes, su explotacion es esencialmente riesgosa, por lo que con el objeto de prevenir los accidentes, y de hacer menos desastrosos sus resultados en el caso de que llegasen á ocurrir, deberá la construccion sujetarse estrictamente á las siguientes prescripciones, de las cuales la mayor parte estaban previstas en los arts. 26, 27, 28, 31, 32 y 33 del reglamento de ferrocarriles.

1ª La anchura de la parte del terraplen comprendida de cada lado entre el borde exterior del riel y la arista superior del mismo terraplen, será de un metro por lo menos.

2ª Al pié de cada talud del terraplen, se dejará una banqueta de cincuenta centímetros de anchura.

3ª Se establecerán á lo largo de la vía los fosos y alcantarillas que fuesen necesarios para recibir las aguas.

4ª No se entregará el tramo al servicio público sino cuando esté embalastado y los durmientes cubiertos en toda su extension.

5ª Se probarán provisionalmente los puentes, viaductos y alcantarillas.

6ª Solo se emplearán en las obras materiales de buena calidad, y la construccion se ejecutará segun las reglas de la ciencia, para obtener una construccion perfectamente sólida.

7ª Todos los terraplenes que se construyan en el interior de la barranca, estarán asegurados por muros de sostenimiento formados de mampostería de piedra y mortero.

8ª Estos muros de revestimiento se prolongarán hasta que tengan una altura de cincuenta centímetros encima de la plataforma del terraplen, con un espesor mínimo de treinta centímetros.

9ª Los puentes, alcantarillas y demas obras se construirán desde luego y con las condiciones y circunstancias que deban llenar definitivamente, sin permitirse por ningun motivo las construcciones provisionales.

Para la explotacion se observarán las disposiciones siguientes:

1ª El descenso se hará siempre á corta velocidad.

2ª El material rodante será apropiado á la construccion y trazo de la vía.

3ª Habrá siempre el número competente de guardas, á fin de que recorran constantemente el tramo que les corresponda para asegurarse de su buen estado, y hacer notar desde luego los defectos que notaren.

4ª Todos los empleados, ya sean en el ramo de ingeniería ó ya del órden comun, serán de reconocida aptitud, actividad y prudencia.

5ª Se reconocerán con frecuencia, tanto el material fijo como el rodante, con el fin de reponer los durmientes, rieles, clavos, chapas y demas piezas, luego que se note en ellas algun deterioro, y con el de reparar las máquinas y coches, si la reposicion fuese violenta, ó de suspender su uso si el defecto fuere tal que comprometa la seguridad del tren.

Lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos consiguientes, en

el concepto de que con esta fecha prevengo al ciudadano inspector que vigile el cumplimiento de las disposiciones que anteceden, y que no reciba el referido tramo si no está conforme con ellas.

Independencia y libertad. México, Junio 28 de 1871.—*Balcárcel.*—Sr. D. José I. Martinez, agente principal de la Empresa del ferrocarril mexicano.—Presente.

Ministerio de Fomento.—Seccion 3ª—Con esta fecha digo al agente principal de la Empresa del ferrocarril mexicano lo que sigue:

«El C. Presidente, etc.»

Y lo trascribo á vd. á fin de que vigile cuidadosamente que la construccion se sujete á lo que se dispone en el preinserto oficio, sin cuya condicion no recibirá el tramo de que se trata.

Independencia y libertad. México, Junio 28 de 1871.—*Balcárcel.*—C. Ingeniero Joaquin A. Gallo.—Orizaba.

Circular.—Agosto 23 de 1871.

Cómo se hará el entero de 15 por 100 en acciones del ferrocarril mexicano.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 3ª—Mesa 4ª—Circular.—La Secretaría de Fomento, en oficio de hoy, dice á esta Secretaría lo que sigue:

«Con el oficio de vd. de 6 del corriente mes, en que trascribe la comunicacion que dirigió á vd. el administrador de la aduana marítima de Veracruz, participando lo ocurrido con los Sres. Muñoz Hermanos y Cª, con motivo de habérseles exigido en dinero el pago del 15 por 100 de ferrocarril, se recibieron en esta Secretaría los ocursos que acompaña vd. de los Sres. Manuel María Muñoz y Francisco de Landero y Cos, del comercio de Veracruz, contraidos á pedir que se les admitan en pago del 15 por 100 los certificados que poseen de acciones del ferrocarril mexicano.

«Antes de resolver el Gobierno el asunto de que se trata, creyó conveniente oir la opinion de la Compañía concesionaria, y al efecto se le

pidió un informe sobre los puntos que se estimaron más importantes, de los cuales se hizo cargo la Empresa contestando extensamente cada uno de ellos. Tomadas en consideracion las razones que ella expuso, así como lo alegado por los Sres. Muñoz y Landero y Cos; atendiendo á las prevenciones relativas de la ley de 27 de Noviembre de 1867 y de 1º de Diciembre del mismo año; y teniendo presente además que en comunicacion de la Secretaría de Hacienda de 15 de Marzo de este año, se mandó que el pago del 15 por 100 del ferrocarril de Veracruz, fuese con total arreglo al art. 40 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, y á los arts. 2º y 3º de la ley de 1º de Diciembre del mismo año, y que de no pagarse en acciones se hiciese en dinero efectivo, que se cambiaria despues por acciones; que han trascurrido ya más de cinco meses sin que la Compañía haya presentado las acciones que ha ofrecido, con lo cual se sigue un grave perjuicio al comercio, que ha tenido que hacer el pago en dinero; que algunos causantes han presentado documentos emitidos en Lóndres que representan acciones del ferrocarril, cuyos documentos han sido reconocidos como auténticos por la Compañía; el C. Presidente ha determinado, que se adicione el acuerdo de 15 de Marzo último en los términos siguientes:

«1º El entero de 15 por 100 de ferrocarril se hará dando fianza los causantes de que presentarán las acciones del ferrocarril luego que estas se emitan por la Compañía, si los documentos que se conocen con el nombre de certificados no constituyeren el único título de los accionistas á sus acciones, y trasfiriendo además al Erario los documentos referidos.

«2º Si la Compañía llegare á reconocer que dichos certificados son el único título que representa el derecho á las acciones, se cancelará la fianza que otorguen los causantes, quedando como pago definitivo el trasferimiento de las acciones á favor del Erario.

«3º Si la Compañía llegare á emitir algun otro documento que represente el derecho de los accionistas á sus acciones distinto de los certificados referidos, no se cancelará la fianza de los causantes sino despues de que hayan exhibido las acciones emitidas por la Compañía.

«4º Los causantes que no exhibieren los certificados de acciones men-

cionados con la respectiva fianza, seguirán haciendo el pago en dinero efectivo, con arreglo á la determinacion de 15 de Marzo último.

«5º Los causantes que pagaren en dinero efectivo el 15 por 100 de ferrocarril con arreglo á la prevencion precedente, recobrarán su dinero que tenian en depósito, á la presentacion de las acciones respectivas.

«6º Para que los certificados de acciones á que se refiere la fraccion I se reciban en las aduanas, será necesario que los interesados se presenten previamente á esta Secretaría, á fin de que por ella se pregunte á la Empresa si son ó no auténticos.

«7º El trasferimiento de los certificados de acciones en favor del Erario, se hará por los causantes, observando los requisitos prevenidos en los arts. 23 y 29 de los estatutos de la Compañía, aprobados por el Gobierno en 14 de Setiembre de 1869.

«Y por acuerdo del C. Presidente comunico á vd. esta resolucion, como resultado de la consulta que hizo vd. en su oficio ya citado.»

Lo trascribo á vd. para su conocimiento y fines consiguientes, acompañándole copia del documento que se cita.

Independencia y libertad. México, Agosto 23 de 1871.—*Romero.*

Los artículos citados en la fraccion VII son los siguientes:

23. Yo, A. B., habiendo recibido de C. D., de.............. tantas libras esterlinas, le trasfiero por medio de la presente la accion ó acciones números.............. que están en mi nombre en los libros de la Compañía limitada del ferrocarril mexicano, para que los posea dicho C. D., sus albaceas, administradores ó cesionarios, bajo las diversas condiciones con que las posea yo al presente: y yo el citado C. D. consiento en tomar dicha accion ó acciones bajo las mismas condiciones, siendo testigos.. ....
dia de...

29. El instrumento de traslacion se presentará á la Compañía juntamente con las pruebas que los directores puedan exigir del derecho del cedente, y en virtud de ellos registrará la Compañía al cesionario como accionista.

Decreto.—Mayo 10 de 1872.

Autorizacion al Ejecutivo para que negocie con la Compañía empresaria del ferrocarril una reforma en la parte de la tarifa que se refiere á los frutos nacionales en su movimiento de descenso á la costa.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º Se autoriza al Ejecutivo para que negocie con la Compañía empresaria del ferrocarril de Veracruz, una reforma en la parte de la tarifa que se refiere á los frutos nacionales en su movimiento de descenso á la costa, en términos que el flete por tonelada no exceda de diez pesos en toda la extension de la línea.

«Art. 2º A los diez dias de la fecha de esta ley, el Secretario de Fomento dará cuenta al Congreso, para su aprobacion, con el arreglo que se celebre con los concesionarios.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Mayo 10 de 1872.—*José M. Núñez*, diputado presidente.—*José Patricio Nicoli*, diputado secretario.—*José M. Olvera*, diputado secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 10 de Mayo de 1872.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Mayo 10 de 1872.—*Balcárcel.*—Ciudadano.....

Diciembre 26 de 1872.

Se autoriza al Presidente de la República para que se separe de esta capital por el término necesario y concurra á la solemne inauguracion del ferrocarril de México á Veracruz.

Secretaría de Estado y del Despacho de Gobernacion.—Seccion 2ª—Se ha participado al Gobierno estar terminado el camino de fierro de Veracruz á esta capital, y la Empresa y algunas autoridades han creido conveniente que á las fiestas de inauguracion del expresado camino, que comienza el 1º de Enero próximo, concurra el mismo Gobierno, para lo cual no se pulsan causas probables que lo impidan, por la paz que felizmente goza la República y por lo benigno de la estacion; mas como el C. Presidente de la República no puede separarse de esta ciudad sin permiso de la Diputacion permanente, segun lo mandado por el artículo 84 de la Constitucion, por su expreso acuerdo tengo el honor de poner lo expuesto en conocimiento de la misma Diputacion por el digno conducto de vdes., para que si lo cree conveniente se digne otorgar la licencia respectiva.

Independencia y libertad. México, Diciembre 24 de 1872.—*Cayetano Gomez y Perez*, oficial mayor.—Ciudadanos diputados secretarios de la Diputacion permanente del Congreso de la Union.—Presentes.

Secretaría de la Diputacion permanente del Congreso de la Union.—Seccion 1ª—La Diputacion permanente, en sesion de hoy, aprobó lo siguiente:

«Se autoriza al C. Presidente de la República para que se separe de esta capital por el término necesario y concurra á la solemne inauguracion del ferrocarril de México á Veracruz.»

Y tenemos el honor de comunicarlo á vd. para los efectos consiguientes.

Independencia y libertad. México, Diciembre 26 de 1872.—*Joaquin O. Perez*, diputado secretario.—*Francisco Castañeda y Nájera*, diputado secretario.—Ciudadano oficial mayor encargado de la Secretaría del Despacho de Gobernacion.—Presente.

Decreto.—Abril 9 de 1873.

Se deroga la fraccion 4ª del art. 2º de la ley de 19 de Noviembre de 1867 que impone un centavo por cada kilómetro que recorran los carruajes destinados á la conduccion de pasajeros.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA*, *Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se deroga la fraccion IV del art. 2º de la ley de 19 de Noviembre de 1867, que impone un centavo por cada kilómetro que recorran los carruajes destinados á la conduccion de pasajeros.

«Palacio del Poder Legislativo de la Union. México, Abril 9 de 1873. —*Francisco G. Palacio*, diputado presidente.—*Vidal Castañeda y Nájera*, diputado secretario.—*José Peon Contreras*, diputado secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 9 de Abril de 1873.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes.

Independencia y libertad. México, Abril 9 de 1873.—*Balcárcel.*—Ciudadano.....

Enero 1º de 1873.

ITINERARIO del Ferrocarril Mexicano desde el 22 de Enero de 1873, hasta nueva disposicion.

FERROCARRIL MEXICANO.

LÍNEA PRINCIPAL.

TRENES DE BAJADA.

Distancias en kilómetros.	Distancias en millas inglesas.	ESTACIONES.	Tren de pasajeros.	Tren de mercancías.	Tren mixto. — Tomará pasajeros de 1ª y 2ª clase	Tren de pulque. — Tomará pasajeros de 1ª y 2ª clase
		Sale de México	Media noche. 12 00	A. M. 1 20		A. M. 11 00
32½	20¼	„ Tepexpam	A. M. 1 00	2 30		P. M. 12 05
43¾	27¼	Llega á San Juan Teotihuacan	1 20	2 55		12 26
43¾	27¼	Sale de San Juan Teotihuacan	1 23	3 00		12 31
55½	34½	Llega á Otumba	1 43	3 25		12 52
55½	34½	Sale de Otumba	1 46	3 35		12 57
61½	38	„ La Palma	2 00	3 55		1 14
67½	42	Llega á Ometusco	2 11	4 10		1 26
67½	42	Sale de Ometusco	2 16	4 15		1 31
77½	47¾	„ Irolo	2 35	4 40		1 53
92¾	57½	Llega á Apam	3 02	5 15		2 23
92¾	57½	Sale de Apam	3 12	5 25		2 33
112½	69¾	Llega á Soltepec	3 41	6 00		3 04
112½	69¾	Sale de Soltepec	3 51	6 10		3 14
124	77	„ Guadalupe (hacienda)	4 20	6 50		3 47
139½	86½	Llega á Apizaco	4 45	7 25		4 15
139½	86½	Sale de Apizaco	5 00	8 20		
164¾	102¼	„ Huamantla	5 42	9 25		
182	113	„ San Márcos	6 12	10 10		
200	124¼	Llega á Rinconada	6 47	10 50		
200	124¼	Sale de Rinconada	6 50	11 00		
220½	137	„ San Andrés	7 25	11 50		
251¼	156	Llega á Boca del Monte	8 15	P. M. 12 55		
251¼	156	Sale de Boca del Monte	9 00	1 30		
271½	168¾	Llega á Maltrata	10 30	3 05		
271½	168¾	Sale de Maltrata	10 40	3 10		
291¾	181¼	Llega á Orizaba	12 00	4 30		
291¾	181¼	Sale de Orizaba	P. M. 12 20		A. M. 6 00	
310	192¼	Llega á Fortin	1 02		6 45	
310	192¼	Sale de Fortin	1 05		6 50	
318	197½	Llega á Córdoba	1 32		7 20	
318	197½	Sale de Córdoba	1 35		7 35	
337¾	209¾	Llega á Atoyac	2 20		8 25	
337¾	209¾	Sale de Atoyac	2 25		8 30	
347¾	216	Llega á Paso del Macho	2 55		9 00	
347¾	216	Sale de Paso del Macho	3 05		9 10	
360½	224	„ Camaron	3 28		9 40	
381¾	237¼	Llega á Soledad	4 00		10 20	
381¾	237¼	Sale de Soledad	4 10		10 30	
393	244¼	„ La Purga	4 35		11 00	
408¼	253¾	Llega á La Tejería	5 02		11 30	
408¼	253¾	Sale de Tejería	5 05		11 35	
423¼	263¼	Llega á Veracruz	5 40		P. M. 12 15	

TRENES DE SUBIDA.

Distancias en kilómetros.	Distancias en millas inglesas.	ESTACIONES.	Tren de pasajeros.	Tren de mercancías.	Tren mixto. — Tomará pasajeros de 1ª y 2ª clase	Tren de pulque.
		Sale de Veracruz	A. M. 3 00		A. M. 11 00	
15¼	9½	Llega á La Tejería	3 27		11 30	
15¼	9½	Sale de Tejería	3 30		11 35	
30¾	19	„ La Purga	4 03		P. M. 12 15	
42	26	Llega á Soledad	4 25		12 50	
42	26	Sale de Soledad	4 35		1 00	
63¼	39½	„ Camaron	5 20		2 10	
76	47¼	Llega á Paso del Macho	5 45		2 40	
76	47¼	Sale de Paso del Macho	5 55		3 10	
86	53½	Llega á Atoyac	6 25		3 40	
86	53½	Sale de Atoyac	6 35		3 45	
105¾	65¾	Llega á Córdoba	7 25		5 10	
105¾	65¾	Sale de Córdoba	7 35		5 20	
113¾	70¾	Llega á Fortin	8 02		6 00	
113¾	70¾	Sale de Fortin	8 05		6 05	
132	82	Llega á Orizaba	8 50		7 00	
132	82	Sale de Orizaba	9 05	A. M. 4 45		
152¼	94½	Llega á Maltrata	10 25	6 05		
152¼	94½	Sale de Maltrata	10 35	6 15		
172½	107¼	Llega á Boca del Monte	P. M. 12 30	8 30		
172½	107¼	Sale de Boca del Monte	1 15	8 50		
203¼	126¼	„ San Andrés	2 05	10 05		
223¾	139	Llega á Rinconada	2 42	10 50		
223¾	139	Sale de Rinconada	2 45	10 55		
241¾	150¼	„ San Márcos	3 15	11 40		
259	161	„ Huamantla	3 50	P. M. 12 25		
284¼	176¾	Llega á Apizaco	4 30	1 20		
284¼	176¾	Sale de Apizaco	4 45	1 45		P. M. 3 20
299¾	186¼	„ Guadalupe (hacienda)	5 10	2 20		9 05
311¼	193¼	Llega á Soltepec	5 35	2 55		9 45
311¼	193¼	Sale de Soltepec	5 45	3 07		9 55
331	205¾	Llega á Apam	6 10	3 45		10 35
331	205¾	Sale de Apam	6 15	3 55		10 45
346¼	215¼	„ Irolo	6 42	4 35		11 25
356¼	221¼	Llega á Ometusco	6 57	5 05		12 20
356¼	221¼	Sale de Ometusco	7 00	5 10		12 30
362½	225¼	„ La Palma	7 13	5 30		12 55
368½	229	Llega á Otumba	7 22	5 45		1 20
368½	229	Sale de Otumba	7 25	5 50		1 50
380	236	Llega á San Juan Teotihuacan	7 42	6 15		2 20
380	236	Sale de San Juan Teotihuacan	7 45	6 20		3 00
391¼	243	„ Tepexpam	8 05	6 50		3 33
423¼	263¼	Llega á México	9 00	8 00		4 50

RAMAL DE PUEBLA.

DE APIZACO A PUEBLA.

Distancias en kilómetros.	Distancias en millas inglesas.	ESTACIONES.	Tren mixto.	Tren mixto.
		Sale de Apizaco	A. M. 5 15	P. M. 5 00
16¾	10¼	„ Santa Ana	5 55	5 40
35	21¾	„ Panzacola	6 35	6 20
47	29¼	Llega á Puebla	7 00	6 45

DE PUEBLA A APIZACO.

Distancias en kilómetros.	Distancias en millas inglesas.	ESTACIONES.	Tren mixto.	Tren mixto.
		Sale de Puebla	A. M. 2 45	P. M. 2 30
12	7½	„ Panzacola	3 15	3 10
30¼	18¾	„ Santa Ana	3 55	3 40
47	29¼	Llega á Apizaco	4 30	4 15

TRAMO DE GUADALUPE.

TRENES DE BAJADA.

Distancias en kilómetros.	Distancias en millas inglesas.	ESTACIONES.										
		Sale de México	A. M. 7 10	A. M. 8 10	A. M. 9 10	A. M. 10 10	A. M. 11 10	P. M. 12 10	P. M. 2 10	P. M. 3 10	P. M. 4 10	P. M. 6 10
6¾	4¼	Llega á la Villa de Guadalupe	7 30	8 30	9 30	10 30	11 30	12 30	2 30	3 30	4 30	6 30

TRENES DE SUBIDA.

Distancias en kilómetros.	Distancias en millas inglesas.	ESTACIONES.										
		Sale de la Villa de Guadalupe	A. M. 7 40	A. M. 8 40	A. M. 9 40	A. M. 10 40	A. M. 11 40	P. M. 12 40	P. M. 2 40	P. M. 3 40	P. M. 4 40	P. M. 6 40
6¾	4¼	Llega á México	8 00	9 00	10 00	11 00	Medio dia. 12 00	1 00	3 00	4 00	5 00	7 00

NOTAS.

Los boletos vendidos á los pasajeros solo valdrán para el dia de su emision; sin embargo, el pasajero que tenga boleto para el viaje de Veracruz á México ó de Veracruz á Puebla, ó vice versa, puede dividir el viaje, pasando la noche en Orizaba y completando el viaje el dia siguiente.

Los pasajeros de Puebla para Veracruz, salen por el tren de 2. 45 A. M. Los de Puebla para México, salen por el tren de las 2. 30 P. M.

Los pasajeros que tienen que pasar del ramal de Puebla á la línea principal ó vice versa, cambiarán de tren en Apizaco.

Los trenes de pasajeros se detendrán tres cuartos de hora en Boca del Monte para la comodidad de los que quieran almorzar.

Los despachos de boletos se cierran cinco minutos antes de la hora señalada para las salidas de los trenes, excepto para los de Guadalupe.

La llegada de los trenes á las estaciones intermedias, será: para los trenes de pasajeros, tres minutos, y para los de pulques, mercancías y trenes mistos, cinco minutos antes de la hora señalada para su salida, excepto en los casos expresamente indicados arriba.

Los trenes saldrán á las horas señaladas por los relojes de la Empresa, tomando estos por regulador el reloj de la Catedral de México.

La Empresa hará todo esfuerzo para asegurar la puntualidad de los trenes, pero no será responsable de las consecuencias de cualquiera demora.

Una línea fuerte en tinta negra puesta debajo del tiempo de los trenes, indica que en esta estacion se cruzarán dos ó más trenes.

El tren de pasajeros llevará el pulque consignado á Córdoba y Veracruz.

La carga que se remita por el tren de pasajeros, pagará segun tarifa de equipajes.

Véase el REGLAMENTO correspondiente para las demas condiciones bajo las cuales la Empresa trasporta pasajeros y carga.—México, Enero de 1873.—*W. H. Mills*, superintendente general.

FERROCARRIL MEXICANO.

ITINERARIO de los trenes desde el 16 de Noviembre de 1873, hasta nueva disposicion.

LÍNEA PRINCIPAL.

TRENES DE SUBIDA.							ESTACIONES.			TRENES DE BAJADA.				
Tren de pulque.	Tren mixto con un coche de 2ª clase.	Tren de carga.	Tren de pasajeros.	Tren de pasajeros.	Distancias Millas inglesas	Distancias Kilómetros.		Distancias Kilómetros.	Distancias Millas inglesas	Tren de pasajeros.	Tren de carga.	Tren de pasajeros.	Tren de carga.	Tren de pulque.
A. M. 5 45		P. M. 6 45	P. M. 3 45	P. M. 9 00	263¼	423¾	México			Media noche. 12 00 M. A.	A. M. 6 20	A. M. 9 00		P. M. 1 40
4 20		5 35	2 50 2 47	8 05	243	391½	Tepexpam	32½	20¼	1 00	7 30	9 55		2 45 2 55
3 47		5 05	2 30	7 45	236	380	San Juan Teotihuacan	43¾	27¼	1 23	8 00	10 15		3 25
3 12		4 35	2 10	7 25	229	368½	Otumba	55¼	34½	1 46	8 30	10 35		3 55
2 50		4 15 4 05	1 58	7 13	225¼	362¼	La Palma	61¼	38	2 00	8 50	10 47		4 10 4 20
2 20 2 00		3 50	1 45	7 00	221¼	356¼	Ometusco	67½	42	2 13 2 16	9 10 9 35	11 00 11 18		4 35 5 10
A. M.		3 15	1 25	6 42	215½	346½	Irolo	77¼	47⅝	2 35	10 10	11 40		
12 45 11 55		2 35 2 25	1 00 12 50	6 15 6 10	205⅝	331	Apam	92¾	57½	3 02	10 20	11 50		5 45 6 50
11 45		1 50 1 40	P. M. 12 25 12 15	5 45 5 35	193⅓	311⅓	Soltepec	112¼	69⅝	3 12 3 41	10 55 11 05	P. M. 12 15 12 25		7 30
P. M. 11 00		1 05 12 55	11 48 11 45	5 10	186[illegible]	299¾	Guadalupe, hacienda	124	77	3 51	11 40 11 50	12 55 1 00		
		P. M. 12 25	11 15	1 45	176[illegible]	284½	Apizaco	139¼	86½	4 20 4 45	P. M. 12 20 1 15	1 30		
		10 50		4 30	176¾	284½	Apizaco	139¼	86½	5 00		En [illegible] de Puebla		
		9 50	Tren de pasajeros de Puebla á México	3 50	161	259	Huamantla	164¾	102¼	5 42	2 20			
		9 05 8 20		3 12 3 15	150	241⅝	San Márcos	182	113	6 12	3 00 3 20			
		7 30 7 10		2 45	139	223¾	Rinconada	200	124¼	6 50	4 05			
		A. M.		2 05	125½	203¼	San Andrés	220½	137	7 22 7 25	4 55			
		6 00		1 15 P. M.	107½	172½	Boca del Monte	251¼	156	8 15	6 00		Tren de carga.	
		P. M. 5 50	Tren de carga. 4 30	12 30	107½	172½	Boca del Monte	251¼	156	9 00	A. M. 5 30		P. M. 1 30	
					103	165⅝	Tanque	257⅝	160¼					
			2 55 2 45		97⅓	157¼	Bota	266½	165⅞				2 45 2 55	
		3 35 3 20	2 15 1 50	10 35 10 25	94½	152¼	Maltrata	271½	168⅝	10 30 10 40	7 20 7 25	Tren mixto [illegible]	3 20 3 25	
		2 00	P. M. 12 30	9 05	82	132	Orizaba	291⅝	181⅓	12 00	8 45		4 45	
	P. M. 7 00	Eventual	12 10	8 50	82	132	Orizaba	291⅝	181½	P. M. 12 20	9 00	A. M. 6 00		
	6 05		11 10	8 00	70⅝	113⅝	Fortin	310	192½	1 05	9 50	6 50		
	5 20 5 10		10 25 10 05	7 30 7 20	65¾	105¾	Córdoba	318	197½	1 32	10 20 10 30	7 20 7 40		
	3 45 3 40		8 40 8 30	6 30 6 25	53½	86	Atoyac	337⅝	209⅝	1 35 2 20	11 15	8 30 8 35		
	3 10 2 45		8 00	5 55	47½	76	Paso del Macho	347½	216	2 25	11 20 11 50	9 05		
	2 15		7 45	5 45	47½	76	Paso del Macho	347⅝	216	2 55 3 05	11 55	9 15 9 45		
	1 05 12 55		7 15	5 20	39½	63¼	Camaron	360⅓	224	3 28	12 25	10 25		
	P. M. 12 20		6 05 5 55	4 35 4 25	26	42	Soledad	381⅝	237¼	4 00 4 10	1 00 1 10	10 35 11 05		
	11 40 11 35		5 20	4 03	19	30⅝	La Purga	393	244¼	4 35	1 40	11 35 11 40		
			4 40	3 30	9½	15⅓	Tejería	408¼	253¾	5 05	2 15			
	A. M. 11 00		A. M. 4 00	A. M. 3 00			Veracruz	423¾	263¼	5 40	3 00	P. M. 12 30		

RAMAL DE PUEBLA.

TRENES A APIZACO.				ESTACIONES.	TRENES A PUEBLA.			
Tren misto	Tren misto	Distancias en millas inglesas	Distancias en kilómetros		Distancias en kilómetros	Distancias en millas inglesas	Tren misto	Tren misto
A. M. 10 30	A. M. 4 30	29½	47	Apizaco			P. M. 5 00	P. M. 2 15
9 55	3 55	18⅔	30½	Santa Ana	16½	10½	5 40	2 50
9 20	3 15	7½	12	Panzacola	35	21¾	6 20	3 20
A. M. 9 00	A. M. 2 45			Puebla	47	29½	6 45	3 45

NOTAS.

1. Los boletos vendidos á los pasajeros solo valdrán para el dia de su emision; sin embargo, el pasajero que tenga boleto para el viaje de Veracruz á México ó de Veracruz á Puebla, ó vice versa, puede dividir el viaje, pasando la noche en Orizaba y completándolo al dia siguiente.

2. Los pasajeros que quieran ir del ramal de Puebla á las estaciones entre Apizaco y Veracruz, deben tomar asientos en el tren que sale de Puebla á las 2 45 A. M., y cambiar de tren en Apizaco.

Los que quieran ir del ramal de Puebla á las estaciones entre Apizaco y México, deben tomar asientos en el tren que sale de Puebla á las 9 A. M.

3 Los pasajeros que quieran pasar de las estaciones entre Veracruz y Apizaco al ramal de Puebla, deben cambiar de tren en Apizaco.

4. Para la comodidad de los que quieran almorzar, los trenes de pasajeros que corren de México á Veracruz y vice versa se detendrán tres cuartos de hora en Boca del Monte, y los trenes de pasajeros que corren directamente entre México y Puebla, se detendrán tres cuartos de hora en Apizaco.

5. Los despachos de boletos se cierran cinco minutos antes de la hora señalada para la salida de los trenes.

6. La llegada de los trenes á las estaciones intermedias, será para los trenes de pasajeros, 3 minutos, y para los de pulques, mercancías y trenes mistos, 5 minutos antes de la hora señalada para su salida, excepto en los casos expresamente indicados arriba.

7. Los trenes saldrán á las horas señaladas por los relojes de la Empresa, tomando estos por regulador el reloj de la Catedral de México.

8. La Empresa hará todo esfuerzo para asegurar la puntualidad de sus trenes, pero no será responsable de las consecuencias de cualquiera demora, renunciando expresamente el artículo 2,634 del Código Civil.

9. Una línea fuerte en tinta negra puesta debajo del tiempo de los trenes, indica que en esta estacion se cruzarán dos ó más trenes. Una línea negra quebrada, indica que en esta estacion el tren pernocta.

10. El pulque que se remita á Boca del Monte y estaciones entre Boca del Monte y Veracruz, y que va sin conductores, será llevado por el tren de pasajeros sin flete adicional.

11. La carga que se remita por el tren de pasajeros, pagará segun tarifa de equipajes.

12. La Empresa no responderá por ningun bulto de carga ó de equipaje que no tenga un rótulo completo y asegurado de la manera indicada en el aviso fecha 3 de Abril de 1873, que á la letra dice: «Se avisa al público que á fin de evitar las equivocaciones que puede causar la semejanza de las marcas sobre los bultos pertenecientes á diferentes dueños, desde el 15 del presente mes no se recibirá en las estaciones del ferrocarril, ni responderá la Empresa por ningun bulto que no lleve una etiqueta ó rótulo en que conste claramente el nombre del consignatario y el de la estacion á que debe ser trasportado. Estas etiquetas, que deben ponerse conveniente y seguramente sobre los bultos antes de dejarlos en la estacion, pueden ser de género, de carton ó de papel, segun la naturaleza del empaque.»

13. El domicilio de la Empresa para los efectos del contrato de trasportes y para cualquiera reclamacion judicial, es el de la ciudad de México, en que tiene su principal oficina.

14. Para las horas de los trenes del tramo de Guadalupe, véase el itinerario correspondiente.

15. Véase el reglamento correspondiente para las demas condiciones bajo las cuales la Empresa trasporta pasajeros y carga.

W. H. MILLS,
Superintendente general.

Este dato se tomó del núm. 321 del *Diario Oficial*, correspondiente al 17 de Noviembre de 1873.

FERROCARRIL MEXICANO.

ITINERARIO de los trenes desde el 10 de Junio de 1875, hasta nueva disposicion.

LÍNEA PRINCIPAL.

TRENES DE SUBIDA.					ESTACIONES.	TRENES DE BAJADA.				
Tren de pulque.	Tren de carga.	Tren de pasajeros.	Distan. de Veracruz en Millas inglesas.	Distan. de Veracruz en Kilómetros.		Distancias de México en Kilómetros.	Distancias de México en Millas inglesas.	Tren de pasajeros.	Tren de carga.	Tren de pulque.
MAÑANA.		TARDE.						NOCHE.	MAÑANA.	TARDE.
5 30	4 45	6 30	263¼	423¾	México			10 00	6 00	2 15
4 00	3 30	5 30	243	391¼	Tepexpan	32¼	20¼	11 05	7 15	3 30 3 40
3 15	3 00	5 10	236	380	San Juan Teotihuacan	43¾	27¼	11 25	7 50	4 10
2 45	2 25	4 50	229	368¼	Otumba	55¼	34¼	12 50	8 25	4 25 4 50
2 15	2 00	4 35	225¼	362¼	La Palma	61¼	38	12 05	8 50	5 25
1 45	1 35	4 20	221¼	356¼	Ometusco	67¼	42	12 20	9 20	6 00
12 40 12 25	12 50	4 00	215¼	346¼	Irolo	77¼	47¾	12 40	9 50	6 25
11 45	12 10 12 00	3 35 3 25	205¾	331	Apam	92¾	57¼	1 05 1 15	10 30 10 40	7 10
11 00	11 20 11 10	3 00	193¼	311¼	Soltepec	112¼	69¾	1 55	11 15 11 25	7 45
	10 25	2 25	186¼	299¾	Guadalupe (hacienda)	124	77	2 25	12 10	
	9 40	2 00	176¾	284¼	Apizaco	139¼	86¼	2 50	1 00	
	9 10	1 45	176¾	284¼	Apizaco	139¼	86¼	3 05	2 00	
	8 10	1 00	161	259	Huamantla	164¾	102¼	3 50	3 05	
	7 25	12 25	150¼	241¾	San Márcos	182	113	4 20	3 45	
	6 35	11 55	139	223¾	Rinconada	200	124¼	4 55	4 30	
	5 35	11 20	126¼	203¼	San Andrés	220¼	137	5 30	5 20	
	4 00	10 30	107¼	172½	Boca del Monte	251¼	156	6 15	6 20	
	2 15	9 45	107¼	172¼	Boca del Monte	251¼	156	6 30	4 15	
			103	165¾	Tanque	257¾	160¼			
			97½	157¼	Bota	266¼	165¾			
	12 00	8 00	94¼	152¼	Maltrata	271¼	168¾	8 00	6 15	
		7 10	88¼	142¼	Encinal	281¼	174¾		7 00 7 10	
	10 30	6 30	82	132	Orizaba	291¾	181¼	9 05	7 40	
	9 00	6 15	82	132	Orizaba	291¾	181¼	9 50	9 00	
	7 55	5 25	70¾	113¾	Fortin	310	192¼	10 30	10 00	
	7 00 6 45	4 45 4 35	65¾	105¾	Córdoba	318	197¼	11 00	10 45 11 30	
	5 20	3 25	53¼	86	Atoyac	337¾	209¾	11 50	12 30	
	4 25	2 50	47¼	76	Paso del Macho	347¾	216	12 20	1 15	
	4 05	2 40	47¼	76	Paso del Macho	347¾	216	12 30	1 30	
	3 25	2 10	39¼	63¼	Camaron	360¼	224	12 55	2 05	
	2 10 2 00	1 15 1 05	26	42	Soledad	381¾	237¼	1 30	3 05	
	12 40	12 00	9¼	15¼	Tejería	408¼	253¾	2 25	4 20	
	12 00	11 30			Veracruz	423¾	263¼	3 00	5 00	
	NOCHE.	NOCHE.								

RAMAL DE PUEBLA.

TRENES A APIZACO.					ESTACIONES.	TRENES A PUEBLA.				
Carga eventual.	Tren á México.	Tren á Veracruz.	Distancias en millas inglesas.	Distancias en kilómetros.		Distancias en kilómetros.	Distancias en millas inglesas.	Tren de México.	Tren de Veracruz.	Carga eventual.
	TARDE.	MAÑANA.						MAÑANA.	TARDE.	TARDE.
9 15	1 30	2 30	29¼	47	Apizaco			3 30	3 00	4 00
8 30	12 45	1 45	18¾	30¼	Santa Ana	16¾	10¼	4 15	3 35	4 45
7 50	12 00	1 00	7¼	12	Panzacola	35	21¾	5 00	4 05	5 30
7 30	11 30	12 30			Puebla	47	29¼	5 30	4 35	6 00
MAÑANA.	MAÑANA.	NOCHE.								

NOTAS.

1. Los boletos vendidos á los pasajeros solo valdrán para el dia de su emision; sin embargo, el pasajero que tenga boleto para el viaje de Veracruz á México ó de Veracruz á Puebla, ó vice versa, puede dividir el viaje, pasando la noche en Orizaba y completándolo al dia siguiente.

2. Los pasajeros que quieran ir del ramal de Puebla á las estaciones entre Apizaco y Veracruz, deben tomar asientos en el tren que sale de Puebla á las 12 30 de la noche, y cambiar de tren en Apizaco.

Los que quieran ir del ramal de Puebla á las estaciones entre Apizaco y México, deben tomar asientos en el tren que sale de Puebla á las 11 30 de la mañana.

3. Los pasajeros que quieran pasar de las estaciones entre Veracruz y Apizaco al ramal de Puebla, deben cambiar de tren en Apizaco.

4. El tren de pasajeros de bajada permanecerá en Orizaba 45 minutos para comodidad de los pasajeros que quieran almorzar en dicho punto, igualmente que el de pasajeros de subida esperará en Boca del Monte el mismo tiempo para dicho fin.

5. Los despachos de boletos se cierran cinco minutos antes de la hora señalada para la salida de los trenes. Los pasajeros que no compren boletos en los despachos de las estaciones, tendrán que hacerlo en los trenes pagando un veinticinco por ciento adicional, cuando menos, hasta la próxima estacion.

6. Los trenes saldrán á las horas señaladas por los relojes de la Empresa, tomando estos por regulador el reloj de la Catedral de México.

7. La Empresa hará todo esfuerzo para asegurar la puntualidad de sus trenes, pero no será responsable de las consecuencias de cualquiera demora, renunciando el interesado expresamente el artículo 2,634 del Código Civil.

8. Una línea fuerte en tinta negra puesta debajo de la hora de los trenes, indica que en esta estacion se cruzarán dos ó más trenes. Una línea negra quebrada, indica que en esta estacion el tren pernocta.

9. El pulque que se remita á Boca del Monte y estaciones entre Boca del Monte y Veracruz, y que va sin conductores, será llevado por el tren de pasajeros sin flete adicional.

10. La carga que se remita por el tren de pasajeros, pagará segun tarifa de equipajes.

11. La Empresa no responderá por ningun bulto de carga ó de equipaje que no tenga un rótulo completo y asegurado de la manera indicada en el aviso fecha 3 de Abril de 1873, que á la letra dice: «Se avisa al público que á fin de evitar las equivocaciones que puede causar la semejanza de las marcas sobre los bultos pertenecientes á diferentes dueños, desde el 15 del presente mes no se recibirá en las estaciones del ferrocarril, ni responderá la Empresa por ningun bulto que no lleve una etiqueta ó rótulo en que conste claramente el nombre del consignatario y el de la estacion á que debe ser trasportado. Estas etiquetas, que deben ponerse conveniente y seguramente sobre los bultos antes de dejarlos en la estacion, pueden ser de género, de carton ó papel, segun la naturaleza del empaque.»

12. El domicilio de la Empresa para los efectos del contrato de trasportes y para cualquiera reclamacion judicial, es el de la ciudad de México, en que tiene su principal oficina.

13. Véase el reglamento correspondiente para las demas condiciones bajo las cuales la Empresa trasporta pasajeros y carga.

México, Junio 10 de 1875.

Tomás Braniff,
Superintendente general.

FERROCARRILES.

LINEA PRINCIPAL.

Ferrocarril Mexicano de México á Veracruz.

TRENES DE BAJADA

ESTACIONES.	Distancias: kilómetros.	Distancias: millas inglesas.	Tren misto.	Tren de carga eventual.	Tren de pulque.
			Noche.	Mañana.	Tarde.
Mexico			12 00	5 30	3 00
Tepexpan	32½	20¼	1 05	6 50	4 10
San Juan Teotihuacan	43¾	27¼	1 30	7 20	4 35
Otumba	55¼	34¼	1 50	7 50	5 05
La Palma	61¼	38	2 10	8 20	5 30
Ometusco	67½	42	2 40	9 00	6 00
Irolo	77¼	47¾	3 00	9 30	6 30
Apam	92¾	57½	3 35	10 45	7 15
Soltepec	112¼	69¾	4 05	11 30	7 45
Guadalupe (hacienda)	124	77	4 30	12 05	
Apizaco	139¼	86½	5 05	12 40	
Apizaco	139¼	86½	5 20	1 30	
Huamantla	164¾	102¼	6 20	2 30	
San Márcos	182	113	6 55	3 10	
Rinconada	200	124¼	7 30	3 50	
San Andrés	220½	137	8 00	4 30	
Boca del Monte	251¼	156	9 00	5 45	
Boca del Monte	251¼	156	9 45	6 00	
Alta Luz	257¾	160¼			
Bota	266½	165¾	11 05	7 35	
Maltrata	271½	168¾			
Encinal	281¼	174¾			
Orizaba	291¾	181¼	12 00	8 35	
Orizaba	291¾	181¼	12 20	9 50	
Fortin	310	192½	1 10	10 50	
Córdoba	318	197½	1 40	11 40	
Atoyac	337¾	209¾	2 35	12 40	
Paso del Macho	347¾	216	3 05	1 25	
Paso del Macho	347¾	216	3 20	1 40	
Camaron	360½	224	3 50	2 15	
Soledad	381¾	237¼	4 50	3 15	
Tejería	408¼	253¼	5 50	4 30	
Veracruz	422¾	263¼	6 20	5 10	

TRENES Á PUEBLA.

ESTACIONES.	Distancias en kilómetros	Distancias en millas inglesas	Tren de México	Tren de Veracruz	Precio del pasaje 1ª	2ª	3ª
			mañana.	tarde.			
Apizaco			5 30	1 55			
Santa Ana	16¾	10¼	6 10	2 35	0 54	0 45	0 28
Panzacola	35	12¾	6 50	3 15	1 13	0 94	0 58
Puebla	47	29¼	7 20	3 45	1 52	1 27	0 78

TRENES DE SUBIDA.

ESTACIONES.	Distancias: kilómetros.	Distancias: millas inglesas.	Tren misto.	Tren de carga eventual.	Tren de pulque.
			Noche.	Noche.	
Veracruz			12 00	12 45	
Tejería	15½	9½	12 45	1 25	
Soledad	42	26	1 45	2 55	
Camaron	63¼	39¼	2 45	4 10	
Paso del Macho	76	47¼	3 15	4 50	
Paso del Macho	76	47¼	3 30	5 10	
Atoyac	86	53½	4 00	6 05	
Córdoba	105¾	65¾	4 55	7 45	
Fortin	113¾	70¾	5 30	8 40	
Orizaba	132	82	6 20	9 45	
Orizaba	132	82	6 35	12 20	
Encinal	142½	88½			
Maltrata	152¼	94½	7 30		
Bota	157¼	97½			
Alta Luz	165¾	103			
Boca del Monte	172½	107¼	9 00	2 55	
Boca del Monte	172½	107¼	9 40	5 30	
San Andrés	203¼	126¼	10 40	6 45	
Rinconada	223¾	139	11 15	7 30	
San Márcos	241¾	150¼	11 50	8 15	
Huamantla	259	161	12 30	9 15	
Apizaco	284½	176¾	1 20	10 15	
Apizaco	284½	176¾	1 50	11 05	Noche
Guadalupe (hacienda)	299¾	186¼	2 30	12 05	
Soltepec	311½	192½	3 00	12 55	
Apam	331	205¾	3 40	1 40	11 00
Irolo	346¼	215¼	4 10	2 30	11 45
Ometusco	356¼	221¼	4 35	3 00	12 30
La Palma	362½	225¼	4 50	3 25	1 00
Otumba	368½	229	5 05	3 55	1 50
San Juan Teotihuacan	380	236	5 25	4 35	2 20
Tepexpan	391¼	243	5 50	5 00	2 50
México	423¾	263¼	6 50	6 00	4 00

TRENES Á APIZACO.

ESTACIONES.	Distancias en kilómetros	Distancias en millas inglesas	Tren á México	Tren á Veracruz	Precios de pasaje 1ª	2ª	3ª
Puebla			11 00	2 45			
Panzacola	12	7½	11 30	3 15	0 39	0 32	0 20
Santa Ana	30½	[illegible]	12 15	4 00	0 98	0 81	0 50
Apizaco	47	29¼	1 00	4 45	1 52	1 27	0 78
			mañana	tarde			

Precios de boletos de pasaje.

De México a Veracruz: 1ª Clase Ps.	Cs.	2ª Clase Ps.	Cs.	3ª Clase Ps.	Cs.	ESTACIONES.	De Veracruz a México: 1ª Clase Ps.	Cs.	2ª Clase Ps.	Cs.	3ª Clase Ps.	Cs.
						México	16	..	12	50	7	25
1	05	0	88	0	54	Tepexpan	14	95	11	62	6	71
1	41	1	18	0	73	S. J.ⁿ Teotihuacan	14	59	11	32	6	52
1	79	1	49	0	92	Otumba	14	21	11	01	6	33
1	98	1	65	1	02	La Palma	14	02	10	85	6	23
2	18	1	82	1	12	Ometusco	13	82	10	68	6	13
2	50	2	08	1	28	Irolo	13	50	10	42	5	97
3	..	2	50	1	54	Apam	13	..	10	..	5	71
3	63	3	02	1	86	Soltepec	12	37	9	48	5	39
4	01	3	34	2	06	Guadalupe (hacda.)	11	99	9	16	5	19
4	50	3	75	2	31	Apizaco	11	50	8	75	4	94
5	32	4	44	2	74	Huamantla	10	68	8	06	4	51
5	88	4	90	3	02	San Márcos	10	12	7	60	4	23
6	46	5	39	3	32	Rinconada	9	54	7	11	3	93
7	13	5	94	3	66	San Andrés	8	87	6	56	3	59
8	12	6	77	4	17	Boca del Monte	7	88	5	73	3	08
9	04	7	44	4	53	Maltrata	6	96	5	06	2	72
9	97	8	11	4	89	Orizaba	6	03	4	39	2	35
10	80	8	72	5	22	Fortin	5	20	3	78	2	03
11	17	8	98	5	36	Córdoba	4	83	3	52	1	89
12	07	9	61	5	72	Atoyac	3	93	2	86	1	53
12	53	9	97	5	89	Paso del Macho	3	47	2	53	1	36
13	11	10	40	6	12	Camaron	2	89	1	10	1	13
14	08	11	10	6	50	Soledad	1	92	1	40	0	75
15	29	11	98	6	97	Tejería	0	71	0	52	0	28
16	..	12	50	7	25	Veracruz	..	..	..	..	..	..

TARIFA de fletes entre México y Veracruz.

ESTACIONES.	Efectos Extranjeros: 1ª Clase	2ª Clase	3ª Clase	Efectos Nacionales: 1ª Clase	2ª Clase	3ª Clase
De México á						
Tepexpan	5 83	5 00	4 17	2 33	2 00	1 67
S. J.ⁿ Teotihuacan	7 85	6 73	5 61	3 14	2 69	2 24
Otumba	9 92	8 50	7 08	3 97	3 40	2 83
La Palma	10 99	9 42	7 85	4 40	3 77	3 14
Ometusco	12 11	10 38	8 65	4 85	4 15	3 46
Irolo	13 86	11 88	9 90	5 55	4 75	3 96
Apam	16 64	14 27	11 89	6 66	5 71	4 76
Soltepec	20 14	17 27	14 39	8 06	6 91	5 76
Guadalupe	22 25	19 07	15 90	8 90	7 63	6 36
Apizaco	24 99	21 42	17 85	10 00	8 57	7 14
Huamantla	29 57	25 34	21 12	11 83	10 14	8 45
San Márcos	32 66	28 00	23 33	13 06	11 20	9 33
Rinconada	35 89	30 76	25 64	14 36	12 31	10 25
San Andrés	39 57	33 92	28 27	15 83	13 57	11 31
Boca del Monte	45 09	38 65	32 21	18 04	15 46	12 88
Maltrata	48 72	41 76	34 80	19 49	16 71	13 92
Orizaba	52 36	44 88	37 40	20 94	17 95	14 96
Fortin	55 63	47 69	39 74	22 25	19 07	15 90
Córdoba	57 07	48 92	40 76	22 83	19 57	16 31
Atoyac	60 61	51 95	43 29	24 25	20 78	17 32
Paso del Macho	62 41	53 49	44 58	24 96	21 40	17 83
Camaron	64 70	55 45	46 21	25 88	22 18	18 48
Soledad	68 51	58 72	48 94	27 40	23 49	19 57
Tejería	73 26	62 80	52 33	29 31	25 12	20 93
Veracruz	76 05	65 18	54 32	30 42	26 07	21 73
Santa Ana	28 00	24 00	20 00	11 20	9 60	8 00
Panzacola	31 27	26 80	22 34	12 51	10 72	8 93
Puebla	33 42	28 65	23 87	13 37	11 46	9 55

BASE DE LA TARIFA DE MERCANCIAS Y PASAJEROS.

DISTANCIAS

De México á las siguientes estaciones.	Kilómetros.	Kilómetros entre cada estacion.
Tepexpan	32½	11¼
S. J.ⁿ Teot.ⁿ	43¾	11½
Otumba	55¼	6
La Palma	61¼	6¼
Ometusco	67½	9¾
Irolo	77¼	15½
Apam	92¾	19½
Soltepec	112¼	11¾
Guadalupe	124	15¼
Apizaco	139¼	25½
Huamantla	164¾	17¼
San Márcos	182	18
Rinconada	200	20½
San Andrés	220½	30¾
B. del Monte	251¼	20¼
Maltrata	271½	20¼
Orizaba	291¾	18¼
Fortin	310	8
Córdoba	318	19¾
Atoyac	337¾	

TARIFA DE MERCANCIAS.

CLASE.	Por tonelada de 1000 ks.: Entre V. y M.	Por kilómetro.	Por carga de 16 arrobas: Entre V. y M.	Por kilómetro.
Efectos extranjeros.				
Primera clase	76 05	0'179460	14 00	0'033038
Segunda „	65 18	0'153823	12 00	0'028318
Tercera „	54 32	0'128186	10 00	0'023598
Efectos nacionales.				
Primera clase, subida	38 02	0'089730	7 00	0'016519
Segunda „ „	32 59	0'076911	6 00	0'014159
Tercera „ „	27 16	0'064093	5 00	0'011799
Primera „ bajada	30 42	0'071784	5 60	0'013215
Segunda „ „	26 07	0'061529	4 80	0'011327
Tercera „ „	21 73	0'051274	4 00	0'009439
Para la exportacion.				
Antes de la const. del muelle	10 86	0'025637	2 00	0'004719
Desp. de la const. del muelle	16 29	0'038456	3 00	0'007079

BASE DE LA TARIFA DE MERCANCIAS Y PASAJEROS.

DISTANCIAS.

De México á las siguientes estaciones.	Kilómetros.	Entre cada estacion kilómetros.
Paso del Macho	347¾	
Camaron	360½	10
Soledad	381¾	12¾
Tejería	408¼	21¼
Veracruz	423¾	15¼
Santa Ana	16¾	15½
Panzacola	35	18¼
Puebla	47	12
Para la exportacion. Por mercancías yendo no más desde Maltrata á Veracruz, se añaden 6 cs. por carga	An. de la c. del m.	Por ton. 0,326
Por mercancías yendo no más desde Maltrata á Veracruz, se añaden 3 cs. por carga.	Des. de la c. del m.	0,163

TARIFA DE MERCANCIAS.

CLASE.	Por tonelada de 1000 ks.: Entre Veracruz y México.	Por kilómetros.	Por carga de 16 arrobas: Entre Veracruz y México.	Por kilómetros.
Diversos artículos.				
Pulque, subida	37 21	0,087807	6 85	0,016165
„ bajada	26 07	0,061529	4 80	0,011327
Plata acuñada ó labrada, azogue, joyería, etc.		0,007080		
Oro acuñado en barras ó tejos		0,003540		
Equipaje, exceso	99 77	0,230734	18 00	0,042477
Equipaje por tren de carga	76 05	0,179460	14 00	0,033038
Ganado mayor, por cabeza	22 71	0,053592		
„ menor, por „	5 69	0,013425		
Perros		0,01000		
Coches y carruajes comunes, pesados	91 29	0,215000		
Coches ligeros de cuatro ruedas	60 36	0,143000		
Por un cadáver en carro separado		0,050000		

LINEA DE JALAPA.

VERACRUZ Á JALAPA.

ESTACIONES	Distancias en kilóm.	Salida y llegada de trenes	Precio de pasaje 1ª	2ª
		Mañana.		
Veracruz		5 00		
Tejería	15½		0 87½	0 56¼
Paso de San Juan	26½		1 50	0 93¾
Tierra Colorada	33		1 87½	1 12½
Paso de Ovejas	46½		2 62½	1 62½
Puente Nacional	56½		3 25	2 00
Rinconada	65½		3 75	2 31¼
Plan del Rio	78		4 50	2 75
Cerro Gordo	89		5 12½	3 12½
Dos Rios	100		5 75	3 50
Jalapa	114	4 30 Tarde.	6 50	4 00

JALAPA Á VERACRUZ.

ESTACIONES.	Distancias en kilóm.	Salida y llegada de trenes.	Precio de pasaje 1ª	2ª
		Mañana.		
Jalapa		6 00		
Dos Rios	14		0 75	0 50
Cerro Gordo	25		1 37½	0 87½
Plan del Rio	36		2 00	1 25
Rinconada	48½		2 75	1 68¾
Puente Nacional	57½		3 25	2 00
Paso de Ovejas	67½		3 87½	2 37½
Tierra Colorada	81		4 62½	2 87½
Paso de San Juan	87½		5 00	3 06¼
Tejería	98½		5 62½	3 43¾
Veracruz	114	3 45 Tarde.	6 50	4 00

REGLAMENTO BAJO EL CUAL SE RECIBEN MERCANCIAS, ETC.

Por los bultos de equipajes perdidos, la Empresa responderá, y cuando más á razon de 50 pesos por un baul, y de 15 pesos por cualquiera otro bulto, siempre que esté anotado en el boleto correspondiente. Estos precios son convenidos de antemano, por no poder regular el contenido de cada bulto.

En los recibos de carga se expresará el peso "exacto" de las mercancías; pero para los efectos del flete se considerará cada fraccion menor de 25 kilógramos, como 25 kilógramos completos.

El flete de los efectos remitidos por la línea se pagará adelantado, con excepcion de los que vayan á México ó á Veracruz, cuyo flete se abonará al despachar ó recibirse los efectos, á opcion del interesado.

La declaracion hecha en esta nota de envío de la naturaleza y estado de los efectos trasportados, será la única regla en las cuestiones que se susciten entre el remitente que hace la declaracion y la Empresa. Esta se reserva, sin embargo, el derecho de rectificar la declaracion del remitente, inspeccionando los bultos que crea conveniente.

En el caso de pérdida ó incendio de la carga entregada á la Compañía para trasportarla de un punto á otro de la línea, la Compañía abonará solamente al dueño el costo original de la especie y los gastos de su conduccion, incluso el flete del ferrocarril, y en caso de disputa la Empresa tendrá derecho á verificar los reclamos que se le presenten por los mismos libros de los reclamantes. Esta cláusula se entiende solo en el caso de que el incendio provenga de culpa de la Empresa, que probará el reclamante.

FERROCARRILES.

En caso de avería, la Empresa abonará solamente el valor, bajo la base del artículo anterior, de los efectos averiados.

La Empresa no responderá, bajo pretexto alguno, por ningun bulto que no lleve el nombre y la direccion del consignatario, ni de los efectos conducidos por la línea despues de descargados los wagones al llegar á su destino. Efectuada la descarga, la especie quedará á riesgo de su dueño; pero la Empresa mantendrá veladores en las estaciones para que cuiden de los efectos que quedan en ellas, y los que permanezcan por más de 48 horas, pagarán almacenaje.

La Empresa no será responsable de los efectos robados, quemados ó averiados en los trenes ó estaciones por fuerza armada ó por acto de personas que no estén á su servicio, ó por defecto de la cosa trasportada.

Tampoco es responsable la Empresa de la avería interior de los bultos, ni de rotura ó mermas.

La Compañía procurará trasportar la carga con toda prontitud; pero en ningun caso responderá de las pérdidas ó averías causadas por demora en la entrega ó conduccion de efectos, renunciando el remitente el art. 2634 del Código Civil.

Por cada quince cueros ó una tonelada de 1000 kilógramos de pulque, trasportados en el ferrocarril, se permitirá cuando más un conductor con pasaje libre en el mismo tren de pulques.

De ninguna manera se permite el pasaje libre á los conductores de pulque en los trenes de pasajeros.

La Compañía no será responsable por pérdida del pulque en los trenes durante el tránsito de su viaje.

El pulque, una vez cargado en los carros, pagará cuando menos el flete que marquen las guías de los gefes de las estaciones.

El domicilio de la Compañía para los efectos legales de trasporte, es la ciudad de México, en que tiene su principal Oficina.

El uso del boleto importa la aceptacion de todas las condiciones del reglamento.

México, Febrero de 1877.—*Edward W. Jackson*, Superintendente general.

REGLAMENTO.

Los viajes de Veracruz á Jalapa se harán los Mártes, Jueves y Sábados de cada semana, y los de Jalapa á Veracruz los Lúnes, Miércoles y Viérnes.

Habrá coches de primera y segunda clase.

Los boletos podrán tomarse con anticipacion y para determinada fecha.

La Oficina para el despacho de boletos y recibo de equipajes, permanecerá abierta desde les siete hasta las nueve de la noche, la víspera de la salida de los trenes, y se abrirá tambien en las mañanas una hora antes de la marcada para la salida de estos.

En las estaciones de Veracruz y Jalapa no se admitirán pasajeros sin boleto.

El conductor venderá boletos en los puntos intermedios siempre que haya lugar en los coches.

El importe del asiento se satisfará en el acto de tomar el boleto.

Despues de tomado este, no se volverá á recibir en el despacho ni se devolverá su valor.

Los niños de menos de 3 años no pagarán pasaje; los de 3 á 10 años pagarán la mitad de los precios de tarifa.

Por cada asiento entero se permite llevar gratis 15 kilógramos. Por los medios pasajes para niños, solo 10.

Por exigirlo así la comodidad de los pasajeros, solo se admitirán en los coches los bultos que puedan colocarse debajo de los asientos. Los de mayor tamaño se considerarán como efectos de primera clase en los trenes de mercancías.

Ni pájaros ni ninguna otra clase de animales serán admitidos en el tren de pasajeros.

Tampoco se permitirá la entrada á dicho tren á las personas que se encuentren en estado de embriaguez.

Por los bultos de equipajes perdidos, la Empresa responderá cuando más á razon de cincuenta pesos por un baúl, y de quince pesos por cualquiera otro bulto, siempre que esté anotado en el boleto correspondiente. Estos precios son convenidos de antemano, por no poder regular el contenido de cada bulto.

La Empresa no será responsable de los efectos robados, quemados ó averiados en los trenes ó estaciones por fuerza armada ó por acto de personas que no estén á su servicio, ó por defecto de la cosa trasportada.

Ningun viajero tiene derecho á exigir la menor alteracion en el curso ó descansos establecidos en la línea, ni á indemnizacion por retardos.

El flete de los efectos remitidos por la línea se pagará adelantado, con excepcion de los que vayan á JALAPA ó á VERACRUZ, cuyo flete se abonará al despachar ó recibirse los efectos, á opcion del interesado. Por los efectos de fácil descomposicion se pagará siempre el flete adelantado.

La declaracion hecha en la nota de envío de la naturaleza y estado de los efectos trasportados, será la única regla en las cuestiones que se susciten entre el remitente que hace la declaracion y la Empresa. Esta se reserva, sin embargo, el derecho de rectificar la declaracion del remitente, inspeccionando los bultos que crea conveniente.

En caso de pérdida ó incendio de la carga entregada á la Compañía para trasportarla de un punto á otro de la línea, la Compañía abonará solamente al dueño el costo original de la especie y los gastos de su conduccion, incluso el flete del ferrocarril; y en caso de disputa, la Empresa tendrá derecho á verificar los reclamos que se le presenten por los mismos libros de los reclamantes. Esta cláusula se entiende solo en el caso de que el incendio provenga de culpa de la Empresa, que probará el reclamante. En todos los casos de incendio ó pérdida de la carga, los reclamantes deberán presentar sus reclamaciones acompañadas de los respectivos justificantes, dentro del término de seis dias, á la Oficina principal en México.

En caso de avería, la Empresa abonará solamente el valor, bajo la base del artículo anterior, de los efectos averiados.

La Empresa no responderá, bajo pretexto alguno, por ningun bulto que no lleve el nombre y la direccion del consignatario, ni de los efectos conducidos por la línea despues de descargados de los wagones al llegar á su destino.

Tampoco es responsable la Empresa de la avería interior de los bultos, ni de rotura ó mermas.

El domicilio de la Compañía para los efectos legales del trasporte, es la ciudad de México, en que tiene su principal Oficina.

México, Abril 5 de 1877—*Edward W. Jackson*, Superintendente general.

NOTAS.

Ferrocarril de México á Veracruz.

En las Estaciones de Apam, Apizaco, Boca del Monte y Orizaba, hay fondas establecidas donde se sirven alimentos sanos y á precios módicos.

Ferrocarril de Veracruz á Jalapa.

En las Estaciones de Paso de San Juan y Rinconada, hay fondas en que se sirven alimentos sanos y á precios moderados.

El cambio de la máquina de vapor, por tiro de mulas, se verificará en la primera de estas Estaciones.

Ferrocarril de Veracruz á Medellin.

En esta vía, propiamente de recreo, hacen los trenes tres viajes fijos al dia, aumentándolos cuando la afluencia de pasajeros lo requiera.

FERROCARRIL DE MEXICO A TOLUCA Y CUAUTITLAN.

SECCION DE MÉXICO Á TLALNEPANTLA.

Desde el sábado 5 del próximo pasado Mayo, los trenes salen, tanto los dias de fiesta como los de trabajo, á las horas siguientes:

HORAS DE SALIDA DE LOS TRENES.

México á la Alberca.	La Alberca á Mexico.	México á la Colonia.	La Colonia á México.	México á Tlalnepantla	Tlalnepantla á México.
H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.
......	5 40	......	......	......	......
6 00	6 20	6 00	6 50	6 00	7 15
6 40	......	......	......	......	......
7 20	7 00	7 20	7 50	......	......
8 20	8 00	8 20	......	......	......
8 30	8 50	8 30	......	8 30	9 45
9 10	9 30	......	......	......	......
9 50	......	9 50	9 20	......	......
10 50	10 30	10 50	10 20	......	......
11 00	11 20	11 00	......	11 00	12 15
11 40	12 00	......	11 50	......	......
12 20	......	12 20	12 50	......	......
......	1 00	......	......	......	......
2 30	......	2 30	3 00	2 30	3 45
3 45	3 10	3 45	4 15	......	......
5 00	4 25	5 00	5 30	5 00	6 15
6 15	7 00	6 15	6 50	......	......

PRECIOS DE PASAJE.

	1ª clase	2ª clase
De cualquier punto del trayecto de México á la Colonia de los Arquitectos ó vice versa	½ real.	¼ real.
De cualquier punto del trayecto de la Colonia de los Arquitectos á Atzcapotzalco ó vice versa	½ real.	¼ real.
De cualquier punto del trayecto de Atzcapotzalco á Tlalnepantla ó vice versa	1 real.	½ real.
De México á Tlalnepantla ó vice versa	2 reales.	1 real.

PRESCRIPCIONES.—Los coches se pararán, tanto á la ida como á la vuelta, en cualquier punto del trayecto de México á la Colonia, y en los paraderos de San Juanico, Tacuba, Atzcapotzalco y Tlalnepantla.

Los boletos se expenderán dentro de los coches.

Los empleados de la Compañía no venderán billetes sueltos sino que los cortarán precisamente de los libros al darlos á los pasajeros, y los inutilizarán al recogerlos.

Una vez vendidos los boletos, no se devuelve su importe

Los niños de más de dos años pagarán pasaje completo

En los coches de primera solo se permite á los pasajeros llevar consigo pequeños bultos de equipaje.

En los de segunda se permite llevar bultos, que no sean de materias explosivas ó pestilentes, pagando flete segun su volúmen ó peso.

México, Abril 27 de 1877.—El gefe de servicio, *Tomás Quiroz*.

TARIFA PARA CONDUCIR CARGA.

MÉXICO A TLALNEPANTLA Y VICE VERSA.

POR CARGA DE 12 ARROBAS.

1ª clase	1½ reales.
2ª clase	1 real.
3ª clase	10 centavos.

Por carga voluminosa, precio convencional.

La carga y descarga es por cuenta de los remitentes.

NOTA.—Para otros informes consultar el reglamento.

SERVICIO DE LOS FERROCARRILES DEL DISTRITO FEDERAL.

Línea urbana de la Viga.

Comenzará el servicio con un viaje que saldrá á las seis y cuarto de la mañana, del Puente del Molino á la Plaza de Armas. Continuará sin interrupcion saliendo de la Plaza á las horas y á las medias, y del Puente del Molino á los cuartos y tres cuartos. Terminará el servicio con el último viaje que saldrá á las siete y media de la noche de la Plaza de Armas al Puente del Molino.

El precio de pasaje será de medio real por persona.

RUTA.—Este wagon saldrá de la Plaza de Armas, frente á la Diputacion, tomando por el frente del Portal de las Flores para dar vuelta por la calle de Flamencos; continuará por la de los Bajos de Portacœli hasta la Plazuela de San Lúcas, dando vuelta por la calle del Matadero hasta el Puente del Molino, adonde llegará doce minutos despues de haber salido de la Plaza de Armas. El regreso lo verificará por la misma ruta.

Línea urbana de Belem.

Comenzará el servicio á las seis y media de la mañana con un viaje de la Plaza de Armas á la Estacion de Belem. Continuará en seguida cada cuarto de hora, sin interrupcion, con viajes simultáneos de ambos puntos hasta las siete y media de la noche, en que se hará el último viaje de Belem á la Plaza de Armas.

El precio del pasaje será de medio real por persona.

RUTA.—Estos wagones saldrán de la Plaza de Armas, frente á la Diputacion, tomando por las calles de Tlapaleros, Refugio hasta la de Tarasquillo. Darán vuelta por la de Hoacalco, continuando por la de Guadalupe hasta la tercera calle Ancha; voltearán por la de los Arcos de Belem, hasta la Estacion de este nombre. El regreso lo harán por las calles del Bosque hasta la segunda de Revillagigedo, dando vuelta por la de Alconedo, y continuarán hasta la de San Bernardo, volteando por la de Flamencos hasta la Plaza de Armas.

Línea urbana de San Cosme.

Comenzará el servicio á las seis de la mañana con un viaje de la Plaza de Armas á la Tlaxpana. Continuará en seguida cada cuarto de hora sin interrupcion, con viajes simultáneos de ambos puntos, hasta las ocho de la noche los dias de trabajo, y hasta las nueve los domingos y dias de fiesta civil ó religiosa. De la Plaza de Armas al depósito situado en la Colonia de los Arquitectos, habrá un viaje á las ocho y media de la noche en los dias de trabajo, y en los festivos á las nueve y media

El precio de pasaje será de medio real por persona.

RUTA.—Estos wagones saldrán de la calle del Empedradillo, siguiendo por el frente del Portal de Mercaderes, para dar vuelta por la calle de Tlapaleros hasta la primera de Independencia. Darán vuelta por la de San Juan de Letran hasta la de Santa Isabel, dando vuelta por la de la Mariscala, y continuarán hasta la Tlaxpana, adonde llegan treinta minutos despues de su salida de la Plaza de Armas. A su regreso tomarán de la Tlaxpana á la Mariscala, continuando por las calles de San Andrés, Santa Clara y Tacuba, para dar vuelta á la del Empedradillo.

Línea urbana de Peralvillo.

Comenzará el servicio á las seis de la mañana con un viaje de la Plaza de Armas á la garita de Peralvillo. Continuará en seguida cada veinte minutos, sin interrupcion, con viajes simultáneos de ambos puntos hasta las ocho de la noche, en que se hará el último viaje de Peralvillo á la Plaza de Armas.

El precio del pasaje es de medio real por persona.

RUTA.—Estos wagones saldrán de la calle del Empedradillo tomando por las de Santo Domingo hasta la garita de Peralvillo, adonde llegarán quince minutos despues de haber salido de la Plaza de Armas. Harán su regreso por la misma ruta.

NOTAS.—1ª Los pasajeros comprarán su billete precisamente en el wagon que ocupen, y solo les servirá para el viaje en que lo hubieren tomado; advirtiendo que, aun cuando solo recorran una parte del trayecto, deben volver dicho billete al conductor del wagon en el momento de bajarse.

2ª Los niños mayores de dos años pagarán su pasaje completo.

3ª Los empleados solo venderán á los pasajeros el billete que necesiten para el viaje, y nunca para alguno de los siguientes.

4ª Una vez vendidos los billetes, no se devuelve su importe.

5ª Los empleados no venderán billetes sueltos, sino que los cortarán del libro al darlos á los pasajeros.

6ª Estos wagones pararán en el lugar en que algun pasajero quiera subir ó bajar, siempre que no se encuentre sobre curva, cambio, ó frente á una bocacalle, en cuyo caso nunca hará parada, á no ser para evitar algun accidente.

7ª Los conductores y cocheros no son responsables de los objetos que conduzcan los pasajeros, quienes sin embargo, en caso de extravío por olvido, pueden ocurrir á la casilla situada en la Plaza de Armas, donde previas las señas respectivas, se les entregará el objeto extraviado, siempre que hubiere sido recogido por algun empleado de esta Empresa.

Línea urbana de Buenavista.

A las 6 y 50 minutos de la tarde salen de aquella Estacion dos wagones para conducir á la Plaza de Armas á los pasajeros que llegan de la línea de Veracruz.

Precio de pasaje, 12½ centavos.

En la noche sale de la Plaza de Armas un wagon, á las 11 y 15 minutos, tomando por las calles del Refugio, Coliseo Viejo, Independencia, Letran, Santa Isabel, Mariscala y las rectas siguientes hasta la Estacion de Buenavista.

A las 11 y 50 minutos de la noche sale otro wagon de la Plaza de Armas, tomando por la calle de Tacuba y rectas siguientes hasta la Estacion de Buenavista, regresando de allí por las mismas calles hasta la ~~Plaza de Armas.~~

Precio de pasaje en estos viajes de por la noche, 25 centavos.

Línea de México á Tacubaya.

Desde el 1º del presente Marzo, y hasta nuevo aviso, se hará el servicio en esta línea de la manera siguiente:

DE MÉXICO.		DE TACUBAYA.	
mañana.	tarde.	mañana.	tarde.
5.20	1	6	1
5.40		6.20	
6		6.40	
6.20	2	7	2
6.40	2.20	7.20	2,20
7	2.40	7.40	2.40
7.20	3	8	3
7.40	3.20	8.20	3.20
8	3.40	8.40	3.40
8.20	4	9	4
8.40	4.20	9.20	4.20
9	4.40	9.40	4.40

DE MÉXICO.		DE TACUBAYA.	
mañana.	tarde.	mañana.	tarde.
9.20	5	10	5
9.40	5.20	10.20	5.20
10	5.40	10.40	5.40
10.20	6	11	6
10.40	6.20	11.20	6.20
11	6.40	11.40	6.40
11.20	NOCHE.	12	NOCHE
11.40	7	12.20	7
12	7.20	12.40	7.20
12.20	7.40		7.40
12.40	8		8

En los dias de fiesta civil ó religiosa, además de los viajes anunciados, habrá otro que saldrá de México á Tacubaya, y vice versa, á las nueve de la noche, en wagones de primera clase.

El trayecto de este tramo se hará en 40 minutos.

Precios de pasaje.—Un real por persona en primera clase, y medio real en segunda.

Línea de México á San Angel.

DE MÉXICO.		DE SAN ANGEL.	
mañana.	tarde.	mañana.	tarde
6	2	6	2
7.20	3.20	7.20	3.20
8.40	4.40	8.40	4.40
10	6	10	6
11.20		11.20	
12.40		12.40	

Estos wagones emplearán en su marcha el tiempo siguiente:

De México á Chapultepec, 30 minutos.
De ,, ,, Tacubaya, 37 ,,
De ,, ,, Mixcoac, 50 ,,
De ,, ,, San Angel, 1 hora y 20 minutos.

PRECIO DE PASAJE.

De México á Tacubaya ó Mixcoac: primera clase, 1½ reales; segunda clase ¾ de real.

De México á San Angel: primera clase, 2 reales; segunda clase, 1 real.

Línea de México á Tlalpam.

DE MÉXICO.		DE TLALPAM.	
mañana.	tarde.	mañana.	tarde.
6	2	6.30	2.30
8.40	4.40	9.10	5.10
11.20		11.50	

Estos wagones emplearán en su marcha el tiempo siguiente:

De México á Chapultepec, 30 minutos.
De ,, ,, Tacubaya, 37 ,,
De ,, ,, Mixcoac, 50 ,,
De ,, ,, San Angel, 1 hora y 20 minutos.
De ,, ,, Coyoacan ,, ,, 35 ,,
De ,, ,, la Hacienda de Coapa, 1 hora 50 minutos.
De ,, ,, Tlalpam, 2 horas y 10 minutos.

PRECIO DE PASAJE.

De México á Tacubaya ó Mixcoac: primera clase, 1½ reales; segunda clase, ¾ de real.
De ,, ,, San Angel: primera clase, 2 reales; segunda clase, 1 real.
De ,, ,, Coyoacan ó Hacienda de San Antonio: primera clase, 2½ reales; segunda clase, 1¼ de real.
De ,, ,, Tlalpam: primera clase, 3 reales; segunda clase, 1½ real.

Línea de México á Tacuba.

DE MÉXICO.		DE TACUBA.	
mañana.	tarde.	mañana.	tarde.
6¾	1¾	6	2¼
8¼	3¼	7½	4
9¾	4¾	9	5½
11½	6¼	10½	NOCHE
		12	7

Estos wagones parten de la calle del Empedradillo y emplean en su marcha hasta Tacuba cuarenta y cinco minutos.

Precio de pasaje.—Un real en primera clase y medio real en segunda

Línea de México á Guadalupe.

(DIAS DE TRABAJO.)

DE MÉXICO.		DE GUADALUPE.	
mañana.	tarde.	mañana.	tarde
5.40	2.20	6.20	1
7	3.40	7.40	3
8.20	5	9	4.20
9.40	6.20	10.20	5.40
11	NOCHE.	11.40	NOCHE.
12.20	7.40		7
			8.20

México á Guadalupe.

DOMINGOS, DIAS DE FIESTA CIVIL Ó RELIGIOSA, Y 12 DE CADA MES

DE MÉXICO.		DE GUADALUPE.	
mañana.	tarde.	mañana.	tarde.
5.40	1	6.20	1
6.20	2.20	7	2.20
7	3	7.40	3
7.40	3.40	8.20	3.40
8.20	4.20	9	4 20
9	5	9.40	5
9.40	5.40	10.20	5.40
10.20	6.20	11	6.20
11	NOCHE.	11.40	NOCHE.
11.40	7	12.20	7
12.20	7.40		7.40
			8.20

Los viajes de 7 40 y 8 20 de la noche, tanto en los dias de trabajo como en los festivos, se harán solamente en wagones de primera clase.

Estos wagones saldrán de la calle del Empedradillo, y emplean en su marcha hasta Guadalupe 35 minutos.

PRECIOS DE PASAJE.—Un real en primera clase y medio real en segunda.

México, Marzo de 1877.—A. MAGAÑA, superintendente.

NOTAS.

1ª En virtud de un contrato celebrado por esta Empresa con la de los baños de Chapultepec, se venderán por el precio de dos reales en wagones de primera clase, y de un real en los de segunda, boletos especiales que servirán únicamente á los pasajeros que quieran tomarlos para ir de México ó de Tacubaya á Chapultepec, bañarse allí, y regresar de Chapultepec á Tacubaya ó México. Estos billetes llevarán marcada la fecha del dia, y solo en él serán admitidos.

2ª Los pasajeros comprarán su billete precisamente en el wagon que ocupen, y solo les servirá para el viaje en que lo hubieren tomado; advirtiendo que aunque solo recorran una parte del trayecto, deben volver dicho billete al conductor del wagon en el momento de bajarse.

3ª Los niños mayores de dos años, pagarán su pasaje completo.

4ª Los empleados solo venderán á los pasajeros el billete que necesiten para el viaje, y nunca para alguno de los siguientes.

5ª Una vez vendidos los billetes no se devuelve su importe.

6ª Los empleados no venderán billetes sueltos, sino que los cortarán del libro al darlos á los pasajeros.

7ª Los conductores y cocheros no son responsables de los objetos que conduzcan los pasajeros, aun cuando por ellos hubieren pagado su flete. Sin embargo, en caso de extravío por olvido, pueden ocurrir á la casilla situada en la Plaza de Armas, donde, previas las señas respectivas, se entregará el objeto extraviado, siempre que hubiere sido recogido por algun empleado de esta Empresa.

8ª Estos wagones, á su salida de la ciudad pararán en el lugar en que algun pasajero quiera subir, no siendo en curva, cambio ó bocacalle. A su regreso solo pararán en las esquinas antes ó despues de las bocacalles, previo el aviso respectivo, salvo el caso en que se trate de evitar un accidente.

9ª El pasajero que quiera hacer uso del tren para ir de la Condesa á la calle Real ó Alameda y vice versa, pagará medio real en primera clase y cuartilla en segunda.

10ª En los wagones procedentes de Tlalpam y San Angel, á su regreso para México, pueden subir pasajeros en Tacubaya y Chapultepec, pagando un real en primera clase y medio real en segunda.

Respecto de wagones expresos y plataformas de cargar, se informará en la casilla situada en la Plaza de Armas.

MÉXICO á VERACRUZ,

y de este á uno de los puertos del Pacífico.

Decreto.—Mayo 18 de 1849.

Se autoriza al Gobierno para construir un ferrocarril de Veracruz á la capital, y de esta á algun puerto del Pacífico.

Ministerio de Relaciones Interiores y Exteriores.—El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*JOSE JOAQUIN DE HERRERA, Presidente de los Estados-Unidos Mexicanos, á los habitantes de la República, sabed:*

«Que el Congreso general ha decretado lo siguiente:

«Art. 1º Se autoriza al Gobierno para contratar un ferrocarril, del puerto de Veracruz á la capital de la República, y de esta á algun puerto del Pacífico, con los ramales que se crean convenientes para otras poblaciones, bajo las bases siguientes:

«I. El ferrocarril deberá estar concluido á lo más dentro de quince años, y comenzado dentro de dos, contados ambos plazos desde la fecha de la contrata.

«II. Se podrá conceder á los contratistas:

«Primero. Privilegio exclusivo por cincuenta años en la línea y ramales que contraten.

«Segundo. Exencion de todos derechos para los trenes, materiales é instrumentos necesarios para su construccion, y el carbon mineral necesario para su consumo, mientras no se explote el suficiente en la República, sujetándose todo al registro y demas formalidades prevenidas en el arancel.

«Tercero. Si el ferrocarril pasase por algunos puntos sobre terrenos de dominio público, se concederán á la Empresa los necesarios para la construccion de él y sus oficinas anexas, y además se le preferirá para

el establecimiento de colonias en ambas orillas, con arreglo á las leyes que se dictaren al efecto.

«Cuarto. El derecho de ocupacion de las propiedades particulares en la extension precisa que haya de ocupar el ferrocarril, y los solares necesarios para establecer sus estaciones, en los términos y con los requisitos de que habla la parte 3ª, artículo 112 de la Constitucion, y reglas que establecieren las leyes. De este derecho solo se usará en el único caso de que la Empresa no logre una avenencia racional con los propietarios.

«Quinto. Próroga sobre el plazo del privilegio exclusivo que el Gobierno hubiere concedido al contratista, de dos años más, si el tramo del ferrocarril llegase en los dos primeros de la contrata, desde Veracruz con direccion á esta capital hasta un punto exento del vómito ó fiebre amarilla, concediendo á más de estos dos años, otro para cada mes menos que de dichos dos años dure la obra hasta concluirla al punto indicado.

«Sexto. Próroga hasta por treinta años más sobre el plazo del privilegio, entrando la Hacienda pública general en una parte de las utilidades hasta el 20 por 100. Concluida esta otra próroga, se cumplirá lo prevenido en el art. 5º de la presente ley.

«III. Los extranjeros que tomaren parte en la empresa, se entenderá que renuncian por el mismo hecho á los derechos de extranjería en todos los puntos relativos á dicha empresa.

«Art. 2º Dentro de los límites de las bases del artículo anterior, el Gobierno preferirá, para consumar el contrato, á los empresarios que ofrezcan más ventajas, para lo cual se convocarán postores, señalándoles un plazo que no baje de tres meses, prorogables por otros tres, al juicio del Gobierno.

«Art. 3º Para los efectos del anterior artículo, el Gobierno hará que se publiquen traducciones del presente decreto en los periódicos más acreditados de Europa y Norte-América, y el plazo que establece el art. 2º comenzará á contarse desde el dia de la salida del paquete que conduzca los ejemplares del propio decreto.

«Art. 4º Si los empresarios que contratasen la línea del ferrocarril no quisieren construir los ramales que el Gobierno creyese conveniente establecer, podrá este contratarlos con otras empresas.

«Art. 5º Finalizado el término del privilegio exclusivo, el ferrocarril, sus trenes y edificios de estacion quedarán de propiedad nacional.

«Art. 6º En los puntos que el camino de fierro siga la misma direccion que los de rueda ó herradura que ahora se transitan, deberá quedar el espacio que previene el decreto sobre caminos de 24 de Setiembre de 1842, para el tránsito de los pasajeros que fueren á pié, á caballo ó en carruaje, de modo que no quede obstruido el camino para los que no puedan ó no quieran usar del ferrocarril.

«Art. 7º Queda tambien facultado el Gobierno para contratar los ferrocarriles que sea conveniente establecer en cualquiera parte de la República, sujetándose en todo á estas mismas bases, excepto á la del término para la conclusion de la obra y duracion del privilegio, que quedará á su calificacion segun las distancias y dificultades de los que se proyecten.

«Art. 8º Si entre las propuestas que se dirijan al Gobierno pretendiesen los empresarios alguna concesion que no correspondiere al Ejecutivo y que estimare conveniente acordar, pedirá para ello autorizacion al Congreso.

«Art. 9º Las autorizaciones de que habla este decreto, no perjudican en modo alguno la libertad que concede la Constitucion á los Estados para la apertura y mejora de sus caminos en los puntos no privilegiados con anterioridad.—*José María Cuevas*, diputado presidente.—*Manuel G. Pedraza*, presidente del Senado.—*M. Siliceo*, diputado secretario.—*José Ignacio Villaseñor*, senador secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno nacional en México, á 18 de Mayo de 1849.—*José Joaquin de Herrera*.—A D. José María Lacunza.

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Mayo 18 de 1849.—*Lacunza*.

NAVIDAD (puerto) á GUADALAJARA.

Decreto.– Mayo 31 de 1875.

Se invertirán hasta doce mil pesos en la terminacion de la vía carretera entre el puerto de Navidad, en el Océano Pacífico, y la ciudad de Guadalajara, cuya cantidad será incluida en el presupuesto de egresos.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 2ª—El C. Presidente ha tenido á bien dirigirme el decreto que sigue:

»*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. El Ministerio de Fomento invertirá hasta doce mil pesos en la terminacion de la vía carretera entre el puerto de Navidad, en el Océano Pacífico, y la ciudad de Guadalajara, cuya cantidad será incluida en el presupuesto de egresos del próximo año fiscal.

«Palacio del Poder Legislativo de la Union. México, Mayo 31 de 1875. —*Julio Zárate*, diputado presidente.—*Antonio Gomez*, diputado secretario.—*Luis G. Alvírez*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Poder Ejecutivo. México, Mayo 31 de 1875.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y demas fines.

Independencia y libertad. México, Mayo 31 de 1875.—*Balcárcel.*— Ciudadano.....

OAXACA.

Decreto.—Mayo 21 de 1873.

Se autoriza al Ejecutivo para que haga el gasto que importe el reconocimiento, trazo y presupuesto de un camino carretero que comunique á la ciudad de Oaxaca con la costa del Golfo, pasando por Tuxtepec.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA*, *Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se autoriza al Ejecutivo para que con cargo á la partida de caminos no especificados, haga el gasto que importe el reconocimiento, trazo y presupuesto de un camino carretero que comunique á la ciudad de Oaxaca con la costa del Golfo, pasando por Tuxtepec. Estos trabajos científicos quedarán terminados en Diciembre del presente año.

«Palacio del Poder Legislativo de la Union. México, Mayo 21 de 1873. —*Manuel Romero Rubio*, diputado presidente.—*F. Michel*, diputado secretario.—*Sabás Nieto*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio nacional de México, á 21 de Mayo de 1873.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes.

Independencia y libertad. México, Mayo 21 de 1873.—*Balcárcel.*—

Ciudadano.....

Decreto.—Junio 16 de 1875.

Se aprueba el contrato celebrado entre el C. Ministro de Fomento y el C. José Esperon, para la construccion y explotacion de un ferrocarril y su telégrafo correspondiente, partiendo de un punto de la vía férrea de México á Veracruz á la ciudad de Oaxaca.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se aprueba el contrato celebrado el 18 del presente mes entre el C. Ministro de Fomento, en representacion del Ejecutivo de la Union, y el C. José Esperon, para la construccion y explotacion de un ferrocarril y su telégrafo correspondiente, partiendo de un punto de la vía férrea de México á Veracruz á la ciudad de Oaxaca.

«Palacio del Poder Legislativo de la Union. México, Mayo 29 de 1875. —*Julio Zárate*, diputado presidente.—*Luis G. Alvírez*, diputado secretario.—*J. V. Villada*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Poder Ejecutivo en México, á 29 de Mayo de 1875.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y demas fines.

Independencia y libertad. México, Junio 16 de 1875.—*Balcárcel.*

CONTRATO celebrado entre el Ministerio de Fomento, en representacion del Ejecutivo de la Union, y el C. José Esperon, para la construccion y explotacion de un ferrocarril de un punto de la vía férrea de México á Veracruz á la ciudad de Oaxaca.

CAPÍTULO I.

Construccion de la vía férrea.

«Art. 1º Se autoriza al C. José Esperon y Cª y á la Compañía que se organice en virtud de esta concesion, en México, los Estados-Unidos ó Europa, para construir y explotar una línea de ferrocarril y su telégrafo, entre la ciudad de Oaxaca y el punto más conveniente de la línea de Veracruz á México, sin entorpecer el uso de las carreteras nacionales.

«Art. 2º El trazo que deberá seguir la vía, será el que apruebe el Ministerio de Fomento con vista de los planos que le presente la Compañía.

«Art. 3º La Compañía comenzará inmediatamente los reconocimientos necesarios, á sus propias expensas, con el fin de terminar el trazo de la línea del ferrocarril que se expresa en esta ley, y antes de comenzar los trabajos de construccion de las diferentes secciones, remitirá al Ministerio de Fomento, para su aprobacion, copia de los mapas de reconocimiento y de los planos del trazo del camino.

«Art. 4º El reconocimiento de toda la línea se hará por secciones de cincuenta kilómetros. El de los cincuenta primeros será concluido y los planos correspondientes sometidos al Ministerio de Fomento para su aprobacion, dentro del término de nueve meses; y el de los subsecuentes dentro de diez y ocho, contados desde la fecha de esta ley. Cuando sean presentados los planos al Ministerio de Fomento, deberá resolver dentro de un mes respecto de los correspondientes á la primera seccion, y dentro de dos respecto de los de las obras. Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros destinadas á los reconocimientos, un ingeniero que sin excusa deberá nombrar el Ejecutivo, cuya remuneracion será fijada de antemano por este y pagada por la Compañía, á cuyo efecto esta comunicará al Ministerio de Fomento, con diez dias de anticipacion, la fecha en que comenzarán aquellos por la primera seccion, y

con cuarenta dias para los subsecuentes. La ausencia de los ingenieros del Gobierno no será motivo para demorar la práctica de los reconocimientos ó para considerarlos incompletos.

«Art. 5º Los trabajos de construccion del ferrocarril deberán comenzar dentro de diez meses contados desde la fecha de esta ley, y dentro de diez y ocho, contados desde la misma fecha, deberán estar concluidos por lo menos veinte kilómetros, partiendo del punto que se elija en la línea de Veracruz á México. En cada uno de los años posteriores se construirán por lo menos veinticinco kilómetros, ó cincuenta en cada dos años, hasta la conclusion de la línea á que se refiere esta ley. El ferrocarril deberá estar concluido en el término de ocho años contados desde la fecha de esta ley.

«Art. 6º En caso de que la Compañía concluyere el ferrocarril en un período de un año menos del plazo fijado en el artículo anterior, el Gobierno pagará á la Compañía en calidad de donacion y como premio, la suma de veinte mil pesos. Si el camino se concluyere en dos años menos del término estipulado, el premio será de treinta mil pesos por cada uno de los dos años referidos, aumentándose en la misma proporcion de diez mil pesos, por cada año menos que la Compañía emplee en la construccion de la vía. Este premio se pagará á la Compañía en certificados de la clase de los que deberán expedirse conforme al art. 23.

«Art. 7º El ferrocarril será de simple ó doble vía de 1,45 metros (4 piés 8½ pulgadas inglesas), de construccion sólida, y estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para su pronta y eficaz explotacion, y se establecerán depósitos y estaciones en todos los lugares que fueren convenientes al interes público y á los negocios de la Compañía, á juicio de sus ingenieros.

CAPÍTULO II.

Bases de la Compañía.

«Art. 8º La posesion y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confieren en la presente ley, así como el cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por ella, pertenecerán á la Compañía.

«Art. 9º Dicha Compañía como mexicana, y todas las personas que tuvieren parte en ella, ya como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que se relacione á la referida Empresa, dentro del territorio de la República.

«No podrán alegar derechos de extranjería con respecto á los intereses ó negocios relacionados con la Empresa, ni tendrán, aun cuando alegaren denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la referida Empresa, que aquellos que las leyes de la República conceden á los mexicanos, ni emplearse otros procedimientos que los establecidos en los tribunales mexicanos.

«Art. 10. Para que la Compañía se considere organizada, deberán estar suscritos quinientos mil pesos del capital social, y enterado en dinero en la tesorería de la Compañía, el 10 por 100 de la suscricion; cuyos hechos, así como el de la formal organizacion de la Compañía, se comprobarán legalmente ante el Ministerio de Fomento, en el término de seis meses contados desde la publicacion de esta ley.

«Art. 11. Los estatutos de la referida Compañía y las bases de su organizacion, se someterán al Ministerio de Fomento para su aprobacion en el término de nueve meses contados desde la fecha de esta ley.

«Art. 12. La Compañía tendrá su domicilio principal en la ciudad de México, sin perjuicio de los demas que pueda establecer en los diversos lugares del Interior en que tenga intereses, y en México residirá una parte de su Junta directiva, compuesta de cinco miembros, de los cuales dos serán nombrados por el Ejecutivo y tres serán nombrados por la Compañía.

«Esta Junta, así como la parte de la direccion que se estableciere en los Estados-Unidos ó en Europa, ejercerán las funciones que les fueren concedidas por los estatutos, y tendrán los poderes que de tiempo en tiempo se les concediere en junta general de accionistas.

«Art. 13. La Compañía nombrará en esta capital un representante, ampliamente facultado y autorizado, para tratar con el Gobierno federal

y las demas autoridades de la República, acerca de todos los negocios relativos á las obligaciones que se le imponen por esta ley, y cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relacion al asunto.

«Art. 14. Cuando se suscitare alguna duda ó cuestion respecto de la interpretacion ó cumplimiento de las estipulaciones del presente contrato, se decidirá por los tribunales federales competentes de la República y conforme á las leyes de la misma.

«Art. 15. El capital social de la Compañía se fijará por la Empresa de acuerdo con el Ejecutivo, despues que se levanten los planos y perfiles, y de que en vista de ellos se formen los presupuestos respectivos. En ningun caso se aumentará sin autorizacion del Ejecutivo. El capital se dividirá en acciones de á cien pesos cada una, las cuales se considerarán como propiedad personal que podrá trasferirse ó de que podrá disponerse libremente con arreglo á las leyes, y con los derechos y franquicias acordadas en esta concesion.

«Art. 16. La línea férrea de que habla esta ley, y los terrenos y demas propiedades legalmente adquiridos por la Compañía en virtud de cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demas objetos que constituyen el ferrocarril y la línea telegráfica, así como sus ramales y dependencias, se considerarán como propiedad de la Compañía, con el derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que cualquiera otra propiedad; pero sometida á las prevenciones de las leyes vigentes actualmente, ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, sin que se entienda por esto que se puedan alterar las condiciones de este contrato. Aun en el caso de que por las causas que se especificarán en esta ley, la presente concesion quedare sin valor, la Compañía gozará del dominio pleno y posesion de todas las propiedades y de las porciones del ferrocarril y la línea telegráfica que hubiere construido, y conservará inalterable su derecho para que el Gobierno le pague en la forma establecida en los artículos del 22 al 24, la subvencion que le estuviere adeudando por los kilómetros que hubiere construido; subsistiendo en la porcion ó porciones de ferrocarril y línea telegráfica que

tuviere la Compañía, las obligaciones que con relacion á toda la línea establece esta ley.

«Art. 17. La Compañía tendrá derecho de enlazar su vía férrea con cualquiera otra existente ó que existiere en la República, y lo tendrá igualmente para explotarla y mantenerla en conexion ó consolidacion con cualquiera otra empresa de ferrocarril, de acuerdo con ella y bajo los términos que juzgue convenientes.

CAPITULO III.

Obligaciones, concesiones y prohibiciones.

«Art. 18. Un mes despues del plazo fijado para la organizacion de la Compañía, la Empresa dará una garantía á satisfaccion del Ejecutivo por valor de cincuenta mil pesos, cuya suma perderán los concesionarios en el caso de no cumplir con las obligaciones señaladas en el art. 3º de esta ley y en los términos en él expresados.

«Art. 19. La Compañía del ferrocarril de Oaxaca y cualesquiera otras que puedan sucederle en todo ó en parte de la vía, no podrán en ningun tiempo traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones de la presente ley, el ferrocarril, el telégrafo y las demas propiedades anexas, ni las acciones que emitan, á ningun Gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningun caso como socio. Cualquiera estipulacion hecha con violacion de este artículo será nula y de ningun valor.

«Art. 20. Tampoco podrá la Compañía traspasar ó enajenar las concesiones de esta ley en toda la vía ó en secciones, á alguna Compañía ó individuo, sin previo permiso del Ejecutivo federal; y cualquiera traspaso ó enajenacion que carezca de este requisito, será igualmente nulo y de ningun valor.

«Art. 21. La Compañía queda sin embargo autorizada para emitir libremente acciones, bonos y obligaciones, y disponer de ellas, así como para hipotecar á individuos ó asociaciones particulares el ferrocarril y sus dependencias, trasmitiendo el derecho de explotar este y la línea telegráfica en todo ó en parte, segun se fuere construyendo. Las hipo-

tecas que hiciere la referida Compañía serán registradas en el registro público de la ciudad de México, y ese requisito se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecucion legal en lo que se refiere á dicho ferrocarril, sin necesidad de registro local en los Estados ó lugares por donde pase.

«Art. 22. Para auxiliar la construccion del ferrocarril y telégrafo á que este convenio se refiere, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía una subvencion de nueve mil pesos por cada kilómetro de vía construida y aprobada por el Ministerio de Fomento, segun los términos de esta ley, sin duplicarse la subvencion en caso de construir doble vía, salvo contrato. Esta subvencion comenzará á pagarse despues de construidos los primeros veinte kilómetros, y sucesivamente por secciones de diez kilómetros.

«Art. 23. Para hacer efectiva la expresada subvencion, el Gobierno emitirá obligaciones, sin causa de réditos, á favor de la Compañía, por la cantidad correspondiente á la misma subvencion, titulándolos: «Certificados de construccion del ferrocarril de Oaxaca:» serán amortizados con el 5 por 100 de todos los derechos de importacion que se causaren en las aduanas de Veracruz, Tampico, Guaymas, Manzanillo y Mazatlan.

«Estos certificados serán emitidos por el Ministerio de Fomento, y comenzarán á amortizarse inmediatamente despues que se haya concluido y aprobado cada una de las secciones de diez kilómetros que cause el pago.

«Ningun importador podrá pagar en numerario ó en otra especie que no sea el indicado papel, si lo hubiere en el puerto, el 5 por 100 de los derechos que causaren en dichas aduanas, bajo la pena de quedar sujeto á segunda paga; esta será de doble cantidad de la no pagada en certificados, exhibiendo la mitad en papel, para que la disposicion de la ley quede cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable á los denunciantes segun la pauta de comisos.

«Art. 24. La Compañía está obligada á situar en todos los mencionados puertos, certificados en cantidad suficiente para que los importado-

res puedan obtenerlos con la oportunidad debida, no pudiendo verderlos en ningun caso á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso, y de pagar el triple como multa á favor del Erario.

«Art. 25. Para la construccion y explotacion del ferrocarril y telégrafo autorizado por esta ley, se concede á la Compañía el derecho de vía de anchura de setenta metros en toda la extension de la misma.

«Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extension fijada, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demas accesorios indispensables del camino y sus dependencias, si fueren propiedad de la nacion, se entregarán á la Compañía sin retribucion alguna y en propiedad perpetua.

«De la misma manera podrá la Compañía tomar de los terrenos nacionales, los materiales de toda especie que sean necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del camino y sus dependencias. La Compañía podrá tomar, conforme á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de contruccion de propiedad particular necesarios para el establecimiento, reparacion de la vía y sus dependencias, estaciones y demas accesorios; y mientras esas leyes no se den por el Congreso de la Union, la Compañía se sujetará á las reglas siguientes:

«I. En el caso de no haber avenimiento entre la Compañía y el dueño de los terrenos ó materiales de construccion de propiedad particular, el Ministerio de Fomento queda autorizado para decretar, á pedimento de la Empresa, la expropiacion de los bienes privados cuya ocupacion fuere necesaria. Estos serán ocupados mediante la previa indemnizacion que fijen dos peritos, nombrados uno por cada parte, los cuales antes de comenzar á actuar, señalarán un tercero para que decida en caso de discordia. Si los peritos no estuvieren de acuerdo en la designacion del tercero, este será nombrado por el Ministerio de Fomento.

«II. Si el poseedor ó dueño de la propiedad fuere incierto ó dudoso por causa de litigio ó por otro motivo, ó se negare á nombrar perito en juicio ó fuera de él, el Ejecutivo autorizará la ocupacion, consignándose

en depósito previamente por la Compañía, la suma que para el caso fije un perito nombrado por el mismo Ejecutivo, á reserva de completar cuando se determinare el poseedor ó dueño, el mayor valor que en el juicio de peritos fuese ordenado, conforme á la regla anterior, ó de recoger el exceso del depósito si la declaracion fuese de menor suma.

«III. Los peritos, para hacer sus avalúos, tendrán en cuenta lo que pague por contribucion la cosa de cuya expropiacion se trate, y los daños ó provecho que de la misma resulten al propietario.

«Art. 26. Los criaderos metálicos, así como los de carbon de piedra y sal, los mármoles y los demas depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavacion que se hicieren en la línea del camino y sus ramales, serán de la propiedad de la Compañía sin perjuicio de tercero, con tal que los denuncie y trabaje sujetándose en todo á las leyes de Minería.

«Art. 27. Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y lo demas que sea preciso para la construccion y uso de las líneas de ferrocarril y telégrafo autorizadas por esta ley, lo mismo que los rieles, durmientes, clavos, locomotoras, trenes y sus accesorios, herramienta y útiles de trabajo, maquinarias para los talleres, fierro, puentes, casas para estaciones, oficinas y almacenes; carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, carros, wagones, el alambre y aparatos telegráficos y los demas materiales necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica, serán libres por el término de quince años, contados desde la fecha de esta ley, de toda clase de derechos de importacion ó aduana, previo aviso al Ministerio de Fomento, y de alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos decretados hasta hoy, ó que en lo de adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos. Para el goce de estas exenciones se observarán las reglas que dicten los Ministerios de Hacienda y de Fomento. El camino mismo y sus dependencias naturales é indispensables, así como los capitales empleados en su construccion y explotacion, y las acciones de la Compañía, estarán exentos del pago de toda contribu-

cion ó impuesto establecido ó que en lo sucesivo se estableciere, así como del papel sellado y timbre, por lo que deba causarse por la Compañía, durante el término de cincuenta años, contados desde la fecha de esta ley.

«Art. 28. Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar y de cargos concejiles, durante el tiempo que sirvieren en el camino, menos en el caso de guerra extranjera. Tendrá la Compañía la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales. La Compañía despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó cometa cualquier delito, y auxiliará á la autoridad para su aprehension. La Compañía queda obligada á cumplir en la parte que le corresponda, los reglamentos que expida el Ministerio de Hacienda para impedir el contrabando y para la observancia de las leyes fiscales.

«Art. 29. El Gobierno federal y los gobiernos de los Estados, impartirán á la Compañía todo género de proteccion y auxilio en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero, y lo mismo harán las autoridades locales, sin necesidad de órden ni requerimiento de los superiores.

«Art. 30. Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Compañía y entregados al juez respectivo, para que sean castigados segun la gravedad de su delito.

«Art. 31. Es de la responsabilidad de la Compañía cubrir los jornales de los trabajadores, el importe de los materiales y todos los gastos hechos en la construccion del camino, aun cuando los trabajos se ejecutaren por contratistas ó subcontratistas, pues estos lo harán en representacion de la misma Compañía.

«Art. 32. Los buques que durante la construccion de la vía férrea y cinco años despues llegaren á Veracruz, conduciendo para la Compañía

del ferrocarril de Oaxaca carbon de piedra, rieles, materiales de construccion y demas efectos destinados para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica, estarán exentos del pago de derechos de tonelada, faro, anclaje y demas derechos de puerto, y pagarán solamente el de practicaje cuando lo pidieren. Si trajeren otras mercancías, no disfrutarán de estas exenciones en la parte que corresponda á las mismas, que no sean de la clase y para los efectos indicados.

«Art. 33. Las obligaciones que contrae la Compañía respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida el cumplimiento de las mismas obligaciones: la suspension durará solamente por el tiempo que dure el impedimento, debiendo la Compañía presentar al Ejecutivo federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber empezado el impedimento. Por el solo hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del tiempo señalado, no podrá ya alegarse por la Compañía en ningun tiempo, la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá la Compañía presentar al Gobierno federal las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó al menos dentro de dos meses despues de haber cesado aquel, haciendo la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á la Compañía el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más. Se abonará tambien á la Compañía el tiempo que el Ejecutivo empleare en el exámen y aprobacion de los planos de que habla el art. 4º de esta ley, si este término fuere mayor del mes ó de los dos meses de que habla el mismo art. 4º

«Art. 34. El Gobierno federal tendrá derecho de mandar colocar uno ó dos alambres telegráficos en los postes de la línea de la Compañía, y esta la obligacion de conservarlos en las mismas condiciones que el de su propiedad. Ambos servicios serán prestados gratuitamente, siendo solo deber del Ejecutivo indemnizar el valor de los alambres que se repongan. El Gobierno federal establecerá sus oficinas telegráficas con

independencia de las de la Compañía, y conservará el derecho á los referidos telégrafos mientras los administre y posea por sí mismo.

«Art. 35. Las concesiones hechas en esta ley caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

«I. Por faltar á la obligacion especificada en el artículo anterior.

«II. Por no construir los veinte kilómetros; los tramos de cincuenta kilómetros cada dos años; no concluir todo el camino dentro de los términos fijados en los arts. 4º y 5º

«III. Por enajenar ó traspasar esta concesion ó los derechos que de ella se derivan, á algun gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirlo como socio en la Empresa.

«IV. Por no presentar la fianza en el plazo fijado en el art. 18.

«En cualquiera de los casos aquí especificados, perderá la Compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá el Gobierno disponer á su arbitrio; pero la referida Compañía conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion.

«Art. 36. La Compañía presentará al Ministerio de Fomento un informe anual, bajo protesta de ser verdadero, sobre el monto de las acciones emitidas; su deuda consolidada y flotante; los nombres y la residencia de los directores y empleados superiores de la Compañía; el número de kilómetros de camino construido y en explotacion cada año; una descripcion de las secciones del camino reconocidas y en vía de construccion; la suma recibida por pasajeros y por flete respectivamente; los gastos del camino en explotacion y sus accesorios; el número de pasajeros conducidos y la suma de flete trasportado, especificando la clase de la carga conducida.

CAPITULO IV.

Tarifas.

«Art. 37. Las secciones de ferrocarril, segun fuere concluyéndolas la Compañía, serán inmediatamente examinadas á sus expensas, por un

ingeniero nombrado por el Ejecutivo, el cual, oido el parecer de aquel, autorizará ó no la explotacion del tramo. En caso de no autorizar la explotacion, el Ejecutivo publicará el informe del ingeniero que haya intervenido y las causas del disentimiento. Luego que se pongan al uso público los tramos del camino, la Compañía fijará la tarifa de precios que han de cobrarse para la conduccion de pasajeros, efectos y demas, no pudiendo exceder de los precios siguientes:

«Por flete de cada tonelada de veinte quintales de 45,38 kilógramos, cada uno de mercancías:

1ª clase	$ 0 06 cs.	por kilómetro.
2ª ,,	,, 0 04 ,,	,, ,,
3ª ,,	,, 0 02½ ,,	,, ,,

Por trasporte de pasajeros:

1ª clase	$ 0 03 cs.	por kilómetro.
2ª ,,	,, 0 02 ,,	,, ,,

«La Compañía no tendrá la obligacion de recibir menos de veinticinco centavos por cualquiera cantidad de flete, ni menos de diez centavos por un pasajero por cualquiera distancia.

«Art. 38. La Compañía tiene facultad para establecer sus tarifas de fletes y pasajeros con relacion á las dificultades y gastos de traccion de los diversos puntos de la línea, sin necesidad de guardar proporcion al número de kilómetros de toda la vía, con tal que el flete ó pasaje no exceda en ningun kilómetro del máximum fijado en el artículo anterior y en el siguiente.

«Art. 39. Se establecerán tarifas especiales que se someterán á la aprobacion del Gobierno, para los objetos ó efectos que por no deber prudencialmente sujetarse á peso ó medida, tengan que pagar un flete superior al del art. 37.

«Art. 40. Si la Compañía modificase sus tarifas que contengan precios menores que el máximum fijado en este contrato, ó menores que el máximum que pueda establecerse despues de un año conforme al art. 41, no podrá comenzar á regir la alteracion que hiciese subiendo las tarifas

de mercancías dentro del máximum, sino despues de cuatro meses de avisar al público, ó dentro de dos si las bajare.

«Art. 41. Un año despues de concluida la vía total y de haber sido puesta en explotacion, la Compañía, de acuerdo con el Ejecutivo, podrá modificar las tarifas de mercancías y pasajeros en lo que sea necesario, hasta cubrir á los accionistas la utilidad por lo menos de 10 por 100 anual del capital social de la Empresa.

«La distribucion de efectos en las tres clases de las tarifas de mercancías, se hará de acuerdo con el Gobierno cada dos años, á contar desde la conclusion del camino, á no ser que para este efecto la ley señale en lo futuro períodos mayores.

«Desde que comience la explotacion del camino, los cereales nacionales, los rieles y materiales para ferrocarriles, se consideran siempre en la tercera clase.

«Art. 42. El cobro por telégramas que se trasmitieren por la línea de la Compañía no podrá exceder de lo siguiente:

«Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, direccion y firma, que se trasmita á una distancia de cien kilómetros, quince centavos.

«Por cada diez kilómetros más de distancia ó por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez primeras, se pagará cuando más la parte proporcional á quince centavos por diez palabras en cien kilómetros.

«Art. 43. El Gobierno disfrutará en la conduccion de tropas, trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas y cualquiera otro objeto ó efecto destinado al servicio público que se conduzcan de uno á otro punto de la línea de la Compañía, así como en el pasaje de fuerzas militares, la baja de un 60 por 100 sobre los precios que se cobren segun la tarifa general fijada en esta ley. La misma baja de 60 por 100 se hará en el pasaje de militares y empleados federales que caminen por objeto de servicio público; pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, se establecerán, con aprobacion del Ejecutivo, los reglamentos convenientes, quedando estipulado que en cada marcha de tropas ó

conduccion de trenes, municiones ó efectos, y de pasaje, se dará por el Gobierno ó por los funcionarios superiores autorizados para este objeto por el Gobierno, una órden especial para los directores de la línea.

«Los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorizacion del Gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.

«Art. 44. Por el término de quince años, contados desde la publicacion de esta ley, la Compañía hará gratis en su línea de ferrocarril, segun se vaya poniendo en explotacion, la conduccion de correspondencias, impresos y empleados despachados por la Administracion de Correos en el servicio de la misma; pero este servicio será de manera que no se introduzca por ese motivo ninguna variacion en los reglamentos y disposiciones de la Compañía sobre las horas de salida, y detencion en los puntos que tenga á bien fijar.

«Pasados los quince años, el servicio de correos por la línea de la Compañía será materia de contrato.

«México, Junio 16 de 1875.—*Blas Balcárcel.*

«Como apoderado jurídico del C. José Esperon, *Manuel E. Goytia.*»

OMETUSCO á TAMPICO.

Decreto.—Mayo 25 de 1868.

Se abrirá un camino carretero que partiendo de la estacion de Ometusco y pasando por Zacualtipan y Huejutla, termine en Tantojon ó en cualquier otro punto rio arriba de Tempoal, conveniente para la navegacion hasta el puerto de Tampico.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—El C. Presidente de la República me ha dirigido el decreto siguiente:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso general ha decretado lo que sigue:

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º Se abrirá un camino carretero, que partiendo de la estacion

de Ometusco, del ferrocarril de Apizaco, y pasando por Zacualtipan y Huejutla, termine en Tantojon, ó en cualquiera otro punto, rio arriba del Tempoal, conveniente para la navegacion hasta el puerto de Tampico.

«Art. 2º Una comision de ingenieros que se nombrará desde luego, reconocerá el terreno y formará el presupuesto: previa la aprobacion de sus trabajos por el Ministerio respectivo, se comenzará la apertura del camino, haciéndose de preferencia el tramo de Zacualtipan á Huejutla.

«Art. 3º El Ministerio de Fomento podrá erogar en la construccion de este camino la suma de tres mil pesos mensuales, y además los gastos de la comision de ingenieros que tracen la vía y dirijan la obra.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Mayo 23 de 1868.—*Francisco Zarco*, diputado presidente.—*Guillermo Valle*, diputado secretario.—*Joaquin M. Alcalde*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno general en México, Mayo 25 de 1868.—*Benito Juarez*.—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para los efectos consiguientes.

Independencia y libertad. México, Mayo 25 de 1868.—*Balcárcel.*

ORIZABA Y JALAPA.—Véase la suprema órden de 5 de Julio de 1793 en la palabra PEAJES.

PAGADORES.

Reglamento.—Octubre 1º de 1868.

Reglamento de pagadores, presentacion de cuentas mensuales y prevencion para que los recibos que excedan de diez pesos, se extiendan en el papel sellado respectivo.

Art. 1º Los ingenieros directores de los caminos generales de la República se encargarán de las obras de reparacion y apertura que deter-

mine el Congreso de la Union, ó el Gobierno Supremo. Para esto se dividirán los caminos en tramos de la longitud que el Gobierno juzgue conveniente, nombrando un director para cada tramo.

Art. 2º Para ser director de un camino se necesita tener el título de ingeniero.

Art. 3º Los nombramientos de los directores los hará el Supremo Gobierno por conducto del Ministerio de Fomento. El ingeniero nombrado se dirigirá al lugar de su destino en el término de quince dias, á lo más, despues de haber sido nombrado: si demorare su marcha otros tantos dias, perderá el sueldo del mes; y si pasare de este tiempo la falta, se entenderá que renuncia y se nombrará otra persona.

Art. 4º Los ingenieros se presentarán á los gobernadores de los Estados que atraviesen los caminos de su cargo, para darse á conocer mediante la exhibicion de su despacho, y pedir que se les acredite con las demas autoridades locales con quienes tengan que entenderse en lo sucesivo.

Art. 5º Procurarán llevar la mejor armonía con todas las autoridades, y cuando se suscitaren algunas diferencias que no puedan arreglar por sí mismos, darán cuenta al Ministerio de Fomento para que resuelva lo conveniente.

Art. 6º Se ocuparán desde luego de hacer un reconocimiento general del camino que se les haya encomendado, dando al Ministerio de Fomento un informe del estado en que lo encuentren, y proponiendo las mejoras que crean necesarias ó convenientes. Ninguna obra que no sea de reparacion ordinaria, se ejecutará sin el previo conocimiento y aprobacion del Ministerio de Fomento.

Art. 7º Los ingenieros levantarán el plano de los tramos de sus respectivos caminos, con los perfiles y detalles correspondientes, conforme á las instrucciones que les dé el Ministerio de Fomento.

Art. 8º Formarán tambien los planos de los puentes y demas obras de arte existentes, y cuando proyecten alguna obra nueva, acompañarán su informe con el plano, elevacion, cortes y demas datos que juzguen necesarios para demostrar la conveniencia ó necesidad de la obra: el

proyecto deberá ir siempre acompañado del presupuesto respectivo. Lo mismo ejecutarán cuando proyecten nuevas vías de comunicacion, aun cuando sea en tramos pequeños, expresando en el informe la indemnizacion que piden los propietarios de los terrenos que hayan de ocuparse, y si será conveniente y fácil enajenar el terreno del camino que se abandone.

Art. 9º Los ingenieros se entenderán directamente, tanto en la parte científica como en la económica, con el Ministerio de Fomento.

Art. 10. Cuando alguna Empresa ó particular trate de hacer cualquiera obra que tenga conexion con un camino, el director respectivo no permitirá que se lleve á efecto nada que sea en perjuicio de la vía, y remitirá al Ministerio de Fomento un informe sobre la obra, para que en vista de él se acuerde lo que convenga.

Art. 11. Los directores sujetarán sus gastos al presupuesto mensual que se les haya asignado, y siempre que por circunstancias ó necesidades imprevistas tengan que emprender obras extraordinarias, solicitarán la aprobacion respectiva del Ministerio de Fomento, el que resolverá en vista del informe del ingeniero.

Art. 12. Los directores fijarán la distribucion que de los fondos que tengan señalados han de hacer los pagadores, quienes los recibirán de la Tesorería general, cuya oficina cuidará de situarlos oportunamente en los lugares donde se necesite.

Art. 13. Cada dia último remitirán los directores al Ministerio de Fomento una relacion por duplicado de los trabajos hechos en el camino durante el mes, con expresion del número de hombres que los hayan ejecutado, y del precio medio á que haya resultado la unidad de cada especie de obra. Acompañarán tambien una relacion de la herramienta, indicando su estado, segun el modelo que se acompaña.

Art. 14. No podrán los directores aumentar el sueldo de los empleados, ni el jornal de los trabajadores, sin obtener la previa autorizacion del Ministerio, que solicitarán expresando el motivo por el que piensen verificarlo.

Art. 15. Además de las cuadrillas destinadas á los trabajos de larga

duracion, los directores, nombrarán guardacaminos que se ocupen de conservar los tramos concluidos, señalándoles á cada uno por lo menos una legua para hacer en este tramo las reparaciones necesarias, de acuerdo con las instrucciones que les diere el director. Cuando en un tramo concluido se necesitaren trabajos de alguna consideracion, se reunirán en una cuadrilla bajo la direccion del que previamente haya designado el director, el cual será responsable de la herramienta y materiales que se le entreguen.

Art. 16. Los ingenieros directores determinarán el número de hombres de que deben componerse las cuadrillas fijas, así como las formadas por los camineros, el número de estos y los sobrestantes que deban tener las cuadrillas fijas.

Art. 17. Cuando haya varias cuadrillas habrá un sobrestante mayor, el cual cuidará de que los trabajos se ejecuten como lo disponga el director, y vigilará á los sobrestantes y operarios.

Art. 18. Cuando la línea del camino sea muy extensa, ó haya en ella varias obras importantes que ejecutar á la vez, podrá nombrarse, á juicio del Ministerio de Fomento, un ingeniero segundo ó ayudante, que auxilie al director en todos los trabajos que tenga á su cargo.

Art. 19. El sobrestante mayor cuidará de la conservacion de la herramienta y demas enseres que estén en trabajo, y será responsable de ella al director, siéndolo respecto de aquel los sobrestantes de cuadrilla.

Art. 20 Al fin de cada mes pasará el sobrestante mayor una revista de la herramienta que tuvieren las cuadrillas, dando cuenta al director de las existencias, con expresion de las cuadrillas á que pertenezcan. El director, cuando lo juzgue conveniente, asistirá personalmente á esta revista.

Art. 21. El director confrontará estas noticias con los recibos que deberán dejar tanto el sobrestante como los de cuadrillas, de los objetos que recibieren para el trabajo, y si notare alguna falta, dará aviso al pagador para que del haber del causante haga el descuento del valor de las piezas que se hayan extraviado.

Art. 22 Los directores tendrán una especial vigilancia en el pago de

las cuadrillas, tanto para evitar que se hagan aparecer en las memorias gastos que no se hayan hecho ó mayor número de operarios del que realmente trabaja, como para que no se defraude á estos la retribucion de su trabajo: cualquiera de estos abusos es bastante para destituir inmediatamente de su empleo al que los cometiere. Con este fin presenciarán siempre que les sea posible, la raya de los operarios, sin dar previa noticia de su presencia, informándose prudentemente con ellos mismos de todo lo que pueda aclarar la conducta de los sobrestantes.

Art. 23. Los sobrestantes deberán saber precisamente leer, escribir, las operaciones de aritmética indispensables para formar sus cuentas, y nociones del sistema métrico-decimal. Los directores los perfeccionarán en este ramo, obligándolos á que usen del metro para sus medidas.

Art. 24. Los sobrestantes de cuadrilla remitirán semanariamente á los directores las relaciones de los trabajos practicados en la semana, cuya ejecucion comprobarán los directores por sí ó por los sobrestantes mayores. A este fin los directores entregarán á los sobrestantes de cuadrilla esqueletos para que los llenen.

Art. 25. Los directores vigilarán constantemente el camino de su cargo, ya para trazar las obras y comprobar su ejecucion, ya para observar á los sobrestantes y satisfacerse de su manejo y aptitud.

Art. 26. En las memorias semanarias que presenten los sobrestantes de cuadrilla, pondrán los directores el V.º B.º, si están conformes con ellas, á fin de que se cubra su importe por el pagador.

Art. 27. Pedirán al pagador los materiales que necesiten, y satisfechos de su calidad y precio, pondrán su V.º B.º á la cuenta ó factura respectiva.

Art. 28. Entregarán la herramienta y materiales que necesiten para los trabajos, pasando la factura con el V.º B.º al pagador, para que este satisfaga su importe.

Art. 29. Deberán los directores presentar á los inspectores que se nombren para vistarlos, los archivos, depósitos de herramienta y demas documentos que les pidieren, acompañándolos á visitar los tramos del camino que quisieren inspeccionar.

Art. 30. Tienen los directores la obligacion de fijar su residencia en el lugar más conveniente para la vigilancia y direccion de los trabajos que tuvieren establecidos.

Art. 31. El nombramiento de ingenieros ayudantes lo hará inmediatamente el Ministerio de Fomento: el de sobrestantes mayores lo hará el mismo Ministerio á propuesta del director, y este nombrará á los sobrestantes de cuadrilla, escribiente y demas empleados subalternos, previa la aprobacion de sus propuestas y sueldos por dicho Ministerio. La contrata de peones, carreros y demas jornaleros, será de la atribucion exclusiva del ingeniero director. Podrá este remover en caso urgente á los sobrestantes y empleados subalternos, dando cuenta al Ministerio con un informe que especifique la causa de la remocion.

Art. 32. Remitirán al Ministerio de Fomento, conforme á las instrucciones que al efecto reciban, todos los datos que se les pidan, tanto en la parte científica como en la económica. Podrán tambien remitir todos los métodos nuevos, descubrimientos que hicieren, mejoras que crean adaptables á los caminos de la República, ó en particular al que esté bajo su direccion; y en general los artículos sobre ciencias, que el Ministerio de Fomento mandará publicar si lo creyere conveniente.

Art. 33. Los directores se ocuparán de hacer estudios de estadística, y de recoger todos aquellos datos que puedan servir para formar la de la República.

Art. 34. Se considerarán como de un mérito especial, tanto estos trabajos como todos los de aplicacion de las ciencias.

Art. 35. Siempre que se deban abrir nuevos caminos ó variar la direccion de los antiguos, se pedirá al Gobierno la aprobacion previa de la obra, y obtenida esta, procurarán los directores tener avenimientos con los particulares, cuyos terrenos ó edificios hubieren de ocuparse para las obras: si esto no fuere posible, se dará parte al Ministerio para que resuelva lo conveniente.

Art. 36. Los directores de caminos podrán ser removidos, siempre que lo merezcan, á juicio del Ministerio de Fomento, por la morosidad en el desempeño de sus deberes, mala conducta ú otras faltas graves.

Tambien podrá el Ministerio suspenderlos por tiempo determinado, siempre que lo juzgue conveniente.

Art. 37. Los directores deberán llevar los libros siguientes:

I. Correspondencia: en el que copiarán los borradores de la que sigan con el Ministerio de Fomento, Tesorería, autoridades, empleados ó particulares, cuando tenga relacion con su encargo.

II. Materiales: en el que anotarán semanariamente su alta y baja.

III. Herramienta: en el que se llevará la alta y baja, expresando las causas de una y otra.

IV. Datos: en este se asentarán todos los adquiridos en el terreno.

V. Estadística: en el que consignarán todos los estudios que hubieren hecho sobre este asunto.

VI. Cortes de caja: en el que asentarán el resúmen de la contabilidad que deben llevar los pagadores.

DE LOS PAGADORES.

Art. 38. Para las direcciones de caminos ú otras obras públicas, habrá pagadores que recibirán y distribuirán todas las cantidades destinadas á ellas.

Art. 39. Los pagadores cubrirán los sueldos y gastos de direccion, las memorias semanarias de rayas, y las cuentas de compra, reparacion y conduccion de herramienta y materiales, todo con el V.º B.º de los directores; en el concepto de que las partidas que no lleven este indispensable requisito, no se pasarán en data.

Art. 40. Los pagadores harán frecuentes visitas á los caminos que les correspondan, para vigilar el manejo de los sobrestantes de cuadrilla, cuidar de que las memorias semanarias que aquellos presenten estén conformes con el número de peones que tengan aquellas, y examinar las existencias de materiales y herramienta. Si notaren abuso de algun sobrestante, lo participarán al ingeniero para que ponga el remedio que crea conveniente.

Art. 41. Los ingenieros tienen la facultad de intervenir las cuentas de los pagadores, y de vigilar su manejo, y siempre que observen que

este no es bueno, darán cuenta al Ministerio de Fomento, para que este disponga lo que juzgue conveniente.

Art. 42. No podrán contratarse los materiales para todo un camino, sin la previa y expresa autorizacion del Ministerio de Fomento.

Art. 43. Los pagadores serán nombrados por el Ministerio de Fomento, á propuesta de la Tesorería general, y previo el exámen correspondiente.

Art. 44. Siempre que sea compatible con el servicio, se nombrará un pagador para dos ó más direcciones, á fin de introducir todas las economías posibles.

Art. 45. Los sueldos que deben abonarse á los pagadores serán asignados por el Ministerio de Fomento, teniendo en consideracion el trabajo que deban desempeñar, y el importe de aquellos sueldos se cargará en los gastos de las obras, para lo que figurarán en los presupuestos de las respectivas direcciones.

Art. 46. Los pagadores afianzarán su manejo á satisfaccion de la Tesorería general, conforme á las leyes relativas.

Art. 47. Por lo que respecta al manejo y distribucion de fondos, recibirán las órdenes inmediatamente de la Tesorería general.

Art. 48. Siempre que la misma oficina lo considere oportuno, podrá disponer que se visite á los pagadores, pudiendo suspenderlos hasta por dos meses, dando inmediato aviso al Ministerio de Fomento, con el informe correspondiente.

Art. 49. Para auxiliar las labores de los pagadores, tendrá cada uno un escribiente nombrado por el Ministerio de Fomento á propuesta de la Tesoría general, y cuyos sueldos fijará el mismo Ministerio.

Art. 50. Para llevar la contabilidad, rendir las cuentas y demas operaciones relativas, se sujetarán los pagadores á los modelos adjuntos, y demas disposiciones de la Tesorería general.

Art. 51. El pagador vigilará que se pague puntualmente su jornal á los trabajadores, sin que por ningun motivo se les haga descuento alguno de lo que les corresponda, á no ser en el caso prevenido en el artículo 21.

Art. 52. Para formar las relaciones de pago, llevará el pagador cuenta exacta de lo que se devengue por jornales y demas gastos, comprobando las memorias semanarias con las notas que haya tomado en las visitas que frecuentemente debe hacer á las cuadrillas.

Art. 53. Para la contabilidad en todo lo concerniente al cargo de los caudales, llevarán los pagadores los libros siguientes:

Diario, segun el modelo que dé la Tesorería.

Mayor.

Art. 54. Estos libros serán autorizados por la Tesorería general y comprenderán el año fiscal á que correspondan, cerrándose en fin de Junio de cada año, para remitirlos á la misma oficina y que se verifique su glosa.

Art. 55. En fin de cada mes se remitirán á la propia oficina para su revision, el corte de caja y balanza respectiva, en los mismos términos que expresen los modelos que se formen al efecto, acompañándolos de los comprobantes respectivos. Una copia del corte de caja se remitirá al Ministerio de Fomento.

Art. 56. Todas las modificaciones ó aumentos que sea conveniente ó necesario hacer á los artículos de este reglamento, lo serán por el Ministerio de Fomento.

ARTÍCULO TRANSITORIO.—Este reglamento comenzará á regir el 15 del presente mes, y para la obras del desagüe se dará un reglamento especial.

México, Octubre 1º de 1868.—*Balcárcel.*

FORMULARIOS

PARA LA

CUENTA QUE DEBEN LLEVAR LOS PAGADORES

DE LAS

OBRAS QUE SE VERIFIQUEN EN LOS CAMINOS DE LA REPÚBLICA

Conforme al Reglamento expedido por el Ministerio de Fomento
en 1º de Octubre de 1868.

DIARIO

***Diario** de las operaciones del Pagador del camino de Toluca á Morelia, T. N. N., abierto hoy 15 de Octubre de 1868.*

	Octubre 15 de 1868.				
2	*CAJA* á				
1	TESORERÍA GRAL. DE LA NACION.			$ 100	»
	Cien pesos que se recibieron del C..... por remanente que resultó en caja en el corte practicado hoy..................	$ 100	»		
	16.				
2	*CAJA* á				
1	TESORERÍA GRAL. DE LA NACION.			1,000	»
	Un mil pesos que ministró esta oficina para las atenciones del camino, en esta forma: Efectivo que recibió el Pagador. $ 400 » Libranza á cargo de J., de este comercio.................. 600 »	1,000	»		
	20.				
9	*MATERIALES* á				
2	CAJA.			26	»
	Veintiseis pesos pagados á varios por sus facturas: 2,000 ladrillos á $ 8 millar.....$ 16 » 10 carros á $ 1................ 10 »	26	»		
	»				
	DIVERSOS á				
2	CAJA.			849	»
	Ochocientos cuarenta y nueve pesos, importe del egreso habido hoy, como sigue:				
7	*JORNALES* y *SALARIOS.*				
	Importe de la relacion número 1, que comprende la semana del.. al....de....................	520	»		
	Vuelta............	$ 1,646	»	$ 1,975	»

1868.		Por la vuelta............	$1,646	»	$1,975	»
	8	*HERRAMIENTAS* y *ÚTILES.* Valor de la factura siguiente compda.: 10 barretas á $4..............$ 40 » 12 cubetas á $9 docena........ 9 » 1 carretilla en................ 10 » 20 costales á $2 carga.......... 20 »	79	»		
	3	*INGENIERO DIRECTOR N.* Recibió por cuenta de su paga........	100	»		
	4	*PAGADOR L.,* Idem.......	80	»		
	5	*GUARDA-ALMACEN P.,* Idem.......	40	»		
	6	*ESCRIBIENTE A.,* Idem.......	30	»		
		Octubre 25.				
	2	*CAJA* á				
	1	TESORERÍA GRAL. DE LA NACION.			300	»
		Trescientos pesos recibidos de esta oficina en la forma siguiente: Orden á cuenta de la Gefatura de Hacienda del Estado.....$ 200 » Libranza á cargo de J. P...... 100 »	300	»		
		30.				
	10	*GASTOS GRALES. DE LA OBRA* á DIVERSOS.			875	»
	9	*MATERIALES.* Importe del gasto erogado en el presente mes................................	26	»		
	7	*JORNALES* y *SALARIOS.* Idem de las relaciones números.......	520	»		
	8	*HERRAMIENTA* y *ÚTILES.* Idem de las facturas números.........	79	»		
	3	*INGENIERO DIRECTOR N.* Su sueldo del pte. mes (ó tantos dias).	100	»		
	4	*PAGADOR L.* Su idem idem.........................	80	»		
	5	*GUARDA-ALMACEN P.* Su idem idem.........................	40	»		
	6	*ESCRIBIENTE A.* Su idem idem.........................	30	»		
		Balanza de Octubre......	$3,150	»	$3,150	»

LIBRO MAYOR

1 ***DEBE.*** *TESORERÍA GENERAL*

DE LA NACION. *HABER.* 1

1868.							
Octu.	15	**Por Caja.**	Existencia recibida.	1	1	100	,,
,,	16	,,	Efect.º y libr.ª $^{4}/_{c}$ de J.	1	2	1,000	,,
,,	25	,,		2	1	300	,,
						1,400	,,

2

DEBE. *CAJA.*

1868.						
Octu.	15	**A Tesor[ía] Gral.** Remte. en caja.	2	1	100	,,
,,	16	,, Efectivo y libranza $^{á}/_{c}$ de J.	1	2	1,000	,,
,,	25	,,	2	2	300	,,
					1,400	,,

HABER. 2

1868.						
Octu.	20	**Por Materiales.**	1	2	26	,,
,,	,,	**Por Diversos.**	1	2	849	,,
					875	,,

3

DEBE. *INGENIERO DIRECTOR*

1868.						
Octu.	20	**A Caja.**	2	3	100	,,
					100	,,

T. N. *HABER.* 3

1868.						
Octu.	30	**Por gastos grales. de la obra.**	2	3	100	”
					100	”

4

DEBE. *PAGADOR*

1868.						
Octu.	20	**A Caja.**	2	4	80	,,
					80	,,

4

L. ***HABER.***

1868.						
Octu.	30	**Por gastos grales. de la obra.**	2	4	80	,,
					80	,,

5

DEBE. *GUARDA-ALMACEN*

1868.						
Octu.	20	**A Caja.**	2	5	40	,,
					40	,,

P. ***HABER.*** 5

1868.						
Octu.	30	**Por gastos grales. de la obra.**	2	5	40	,,
					40	,,

6

DEBE. *ESCRIBIENTE*

1868.						
Octu.	20	**A Caja.**	2	6	30	”
					30	”

6

A. *HABER.*

1868.						
Octu.	30	**Por gastos grales. de la obra.**	2	6	30	,,
					30	,,

7

DEBE. *JORNALES Y*

1868.						
Octu.	20	**A Caja.**	1	7	520	,,
					520	,,

SALARIOS. *HABER.* 7

1868.						
Octu.	30	**Por gastos grales. de la obra.**	2	7	520	,,
					520	,,

8

DEBE. *HERRAMIENTAS*

1868.						
Octu.	20	**A Caja.**	1	8	79	,,
					79	,,

s

Y ÚTILES. ***HABER.***

1868.						
Octu.	30	**Por gastos grales. de la obra.**	2	8	79	,,
					79	,,

9 *DEBE.* *MATE*

1868.						
Octu.	20	**A Caja.**	1	9	26	,,
					26	,,

9

RIALES. *HABER.*

1868.						
Octu.	30	**Por gastos grales. de la obra.**	2	9	26	,,
					26	,,

10

DEBE. *GASTOS GENERALES*

1868.						
Octu.	30	**A Diversos.**	2	10	875	,,
					875	,,

10

DE LA OBRA. ***HABER.***

OBRAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO.—CAMINO DE TOLUCA Á MÉXICO.

BALANZA GENERAL del Libro Mayor, correspondiente al mes de Octubre.

FOLIOS.		MOVIMIENTOS.				SALDOS.			
		DEBE.		HABER.		DEUDOR.		ACREEDOR.	
1	Tesorería general	,,	00	1,400	00	,,	,,	1,400	,,
2	Caja	1,400	00	875	00	525	,,	,,	,,
3	Ingeniero director T. N	100	00	100	00	,,	,,	,,	,,
4	Pagador L.	80	00	80	00	,,	,,	,,	,,
5	Guarda-almacen P.	40	00	40	00	,,	,,	,,	,,
6	Escribiente A.	30	00	30	00	,,	,,	,,	,,
7	Jornales y salarios	520	00	520	00	,,	,,	,,	,,
8	Herramienta y útiles	79	00	79	00	,,	,,	,,	,,
9	Materiales	26	00	26	00	,,	,,	,,	,,
10	Gastos generales de la obra	875	00	00	00	875	,,	,,	,,
		3,150	00	3,150	00	1,400	,,	1,400	,,

Vº Bº
Firma del Ingeniero director.

Toluca, Noviembre 1º de 1868.

Firma del Pagador.

OBRAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO.—CAMINO DE TOLUCA Á MORELIA.

CORTE DE CAJA que manifiesta los ingresos y egresos habidos en la expresada obra, durante el mes de la fecha.

INGRESOS.

Octu.	15	Numerario existente.......	100	00
,,	16	Efectivo recibido de la Tesorería general...........	400	00
,,	,,	Libranza á cargo de J., de este comercio.............	600	00
,,	25	Efectivo recibido de la Gefatura de Hacienda del Estado por cuenta de la Tesorería................	200	00
,,	,,	Libranza á cargo de J. P...	100	00
			1,400	00

EGRESOS.

Octu.	21	Pagados á N. por su factura de materiales número....	26	00
,,	,,	Importa la relacion de jornales de la semana del.....	520	00
,,	,,	Sueldos de empleados segun nómina................	250	00
,,	,,	Pagados á N. por su factura de herramientas y útiles.	79	00
,,	,,	Saldo por existencia.......	525	00
			1,400	00

Vº Bº
Firma del Ingeniero director.

Toluca, Noviembre 1º de 1868.

Firma del Pagador.

OBRAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO.

CAMINO DE TOLUCA A MORELIA.

***Nómina** de las cantidades que perciben los empleados que á continuacion se expresan, por cuenta de sus vencimientos en la (1ª ó 2ª) quincena del presente mes.*

Sueldo mensual.		EMPLEOS.	NOMBRES.	Cantidades que reciben.	TOTAL.	
Pesos.	Cs.				Pesos.	Cs.
		Ingenº direct.	C. Fulano de tal. (Aquí la firma.)	Cien pesos.....	100	„
		Pagador.....	C. Fulano de tal. (Aquí la firma.)	Cincuenta pesos.	50	„
		Escribiente..	C. Fulano de tal. (Aquí la firma.)	Doce pesos.....	12	„
				Impª esta nómª.	$ 162	„

Aquí el lugar y la fecha.

Vº Bº
Firma del Ingeniero director.

Firma del Pagador.

OBRAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO.

CAMINO DE TOLUCA A MORELIA.

***Relacion** de los individuos que hoy dia de la fecha se han presentado en esta obra, con expresion de sus ejercicios y jornales que gozan.*

EJERCICIOS.	NOMBRES.	Dias.	JORNALES QUE GOZAN.	TOTAL.			
				Pesos.	Cs.	Pesos.	Cs.
Sobrestante.	C. Fulano de tal.		á				
Carpintero..	„ Fulano de tal.		á				
Cantero	„ Fulano de tal.		á				
Albañil.....	„ Fulano de tal.		á				
Peon.	„ Fulano de tal.		á				
			Suma total......				

Aquí el lugar y la fecha.

Firma del sobrestante.

Camino de..........

Tramo..........

Cuadrilla Núm...........

MEMORIA *de los trabajos ejecutados en la semana del*..........
..........*al*..........*de*..........*de 18* .

Totales.	Número.	Clases.	NOMBRES.	Domingo.	Lúnes.	Mártes.	Miércoles.	Juéves.	Viérnes.	Sábado.	Dias ó tareas.	Jornales.		Alcance.		Totales.		Observaciones.
Núm.											Núm.	Ps.	Cs.	Ps.	Cs.	Ps.	Cs.	

MATERIALES.

Recibidos en la semana.	Gastados en la semana.	Quedan para la semana entrante.

HERRAMIENTAS Y ÚTILES.

	Barretas.	Zapapicos.	Palas de fierro.	Id. de madera.	Mazos.	Martillos.	Pisones.	Parihuelas.	Azadones.	Barrenos.	Atacadores.	Cucharillas.	Carretillas.	Costales.	Cubetas.	Carros.	Mulas.	Hachas.	Hachitas.	Machetes.	Cordeles.									
Existencia de la semana anterior...																														
Recibido en esta semana...........																														
Suma......																														
Baja......																														
Existencia para la semana entrante.																														

*NOTA.—La baja proviene de haberse devuelto....................al almacen general..................
que se inutilizaron.*

OBRA EJECUTADA.

La cantidad de..........pesos..........centavos que importa esta memoria, la he recibido del C. Pagador N. N., para cubrir los jornales que expresa.

V° B°

Firma del Ingeniero director. Firma del Sobrestante.

NOTA.—Los sobrestantes conservarán esta lista en su poder para anotar en ella diariamente todos los incidentes que ocurran en su cuadrilla, con toda claridad y exactitud, de manera que en cualquier dia se pueda hacer el corte de los dias anteriores; así como el impreso del art. 16 de la ley de 24 de Setiembre de 1842, el que harán efectivo en todas sus partes, siendo los únicos responsables de su infraccion.—Al presentarse á su cuadrilla á las seis de la mañana, apuntarán desde luego con tinta los nombres de los peones, no admitiendo ya á aquellos que se presenten despues, ni permitiendo se separe ninguno del trabajo antes de las seis de la tarde. Se prohiben los tachos ó enmiendas.—Esta lista la enseñarán á cualquiera autoridad que inspeccione las obras, pidiéndole despues el sobrestante autorice en ella, en la columna de las observaciones, su visita con el visto bueno, fecha y firma correspondiente. Cualquiera infraccion en la presente, originará la suspension del sobrestante.

Circular.—Octubre 15 de 1868.

Mientras se presentan á los directores de caminos los pagadores nombrados, los ingenieros recibirán los fondos y harán la distribucion.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 4ª—Circular número 65.—Mientras se presenta á la Direccion del camino que es á cargo de vd., á tomar posesion de su empleo el pagador nombrado por este Ministerio, segun el reglamento expedido el 1º del corriente, puede vd. continuar percibiendo los fondos que le corresponden, y haciendo la distribucion de ellos, como lo ha verificado hasta la fecha.

Independencia y libertad. México, Octubre 15 de 1868.—*Balcárcel.*

Circular.—Marzo 13 de 1869.

Que por ningun motivo dejen de satisfacer los pagadores á los peones que trabajan en los caminos los jornales que vencen, y que en el caso de que lo que ministra la Tesorería no alcance para cubrir todos los gastos, despues de pagados aquellos se proratee el resto entre los demas acreedores.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 5ª—Circular núm. 121.—Ha llegado á noticia de esta Tesorería que algunos pagadores de caminos satisfacen de preferencia los materiales y otros objetos que contratan los directores, desatendiendo el pago de los miserables jornales que vencen los peones que trabajan en los mismos caminos. Como esta práctica es á todas luces injusta, porque los priva de la indemnizacion á que tienen derecho y que les es absolutamente indispensable para sus alimentos, se hace necesario prevenir á los pagadores, que por ningun motivo dejen de satisfacer puntualmente dichos jornales, y que en el caso de que lo que ministra esta Tesorería no alcance para cubrir todos los gastos, despues de pagados aquellos, se proratee el resto entre los demas acreedores.

Tambien ha sabido la misma Tesorería que despues de haber entregado los directores á los pagadores las existencias que tenian, previa la formacion del corte de caja, se les presentan recibos de cantidades que se adeudaban en los caminos y que no se hicieron constar al tiempo de la entrega. Como la satisfaccion de esas deudas disminuye forzosamente el fondo destinado para los trabajos corrientes, y es, además, indispensable justificar su procedencia, he creido de mi deber prevenir por medio de esta circular á todos los pagadores, que las cantidades que perciban las empleen precisamente en satisfacer los trabajos y obras ejecutadas desde que tomaron posesion de sus destinos, y de ninguna manera en pago de deudas atrasadas, pues cuando algun director las tuviere deberá manifestarlo á esta oficina para que recabe del Ministerio respectivo la resolucion conveniente.

Del recibo de esta circular espero me dé vd. el aviso oportuno.

Independencia y libertad. México Marzo 13 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*

PAGADORES.—Véase la circular de 1º de Julio de 1869 en la palabra DIRECTORES.

Circular.—Julio 27 de 1869.

Que los pagadores visiten los caminos cumpliendo con el art. 40 de su reglamento.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 147.—Con fecha 22 del corriente me dice el C. Ministro de Fomento lo que sigue:

«Habiendo tenido el C. Presidente noticia de que la generalidad de los pagadores no visitan los caminos que les corresponden, se ha servido resolver recomiende á vd. que recuerde á los mencionados pagadores lo dispuesto en el art. 40 del reglamento respectivo, previniéndoles que cuiden de darle puntual y exacto cumplimiento.»

Y lo inserto á vd. para su inteligencia, manifestándole que será de su más estrecha responsabilidad la falta de observancia del artículo á que se refiere la preinserta suprema órden, y que para que conste á esta Tesorería su cumplimiento, le remitirá todos los meses un certificado firmado por la autoridad política del lugar en que estén situadas las cuadrillas, de que les ha pasado revista segun se previene en el repetido artículo.

Independencia y libertad. México, Julio 27 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*—C. Pagador....

TESORERÍA GENERAL DE LA NACION.

SECCION DE CONTABILIDAD.

FORMULARIOS

PARA LA

CONTABILIDAD POR PARTIDA DOBLE

Á QUE SE SUJETARÁN

LOS PAGADORES DE CAMINOS DE LA REPÚBLICA

Para la cuenta que deben seguir
conforme al Reglamento expedido por el Ministerio de Fomento
en 1º de Octubre de 1868.

Tesorería General de la Nacion.

SECCION DE CONTABILIDAD.

Circular N. 236.

Para la mejor regularidad en la contabilidad que debe llevarse de las obras que se verifiquen en cada uno de los caminos de la República, y á fin de lograr una sola denominacion que uniforme la cuenta general, remito á vd. un ejemplar de los Formularios á que se han de sujetar sus procedimientos desde 1º de Enero de 1871 en que comienza el segundo semestre del presente año fiscal, y que conforme á él quede planteada, seguida y cerrada la cuenta de ese camino, que se halla á cargo de vd., recomendando su exacta observancia y el cumplimiento de los artículos 54 y 55 del Reglamento de 1º de Octubre de 1868, comprendidos en la parte que de él corresponde á los pagadores de caminos, cuya copia es adjunta.

Independencia y Libertad. México, Noviembre 20 de 1870.

M. P. Izaguirre.

C. Pagador del camino de...

PARTE REGLAMENTARIA

Á QUE DEBEN SUJETARSE

LOS PAGADORES DE CAMINOS DE LA REPÚBLICA.



Artículos comprendidos en el Reglamento de 1º de Octubre de 1868 expedido por el Ministerio de Fomento y que forman su 2ª parte, que á la letra dicen:

DE LOS PAGADORES.

Art. 38. Para las direcciones de caminos ú otras obras públicas, habrá pagadores que recibirán y distribuirán todas las cantidades destinadas á ellas.

Art. 39. Los pagadores cubrirán los sueldos y gastos de direccion, las memorias semanarias de rayas, y las cuentas de compra, reparacion y conduccion de herramienta y materiales, todo con el Vº Bº de los directores, en el concepto de que las partidas que no lleven este indispensable requisito, no se pasarán en data.

Art. 40. Los pagadores harán frecuentes visitas á los caminos que les correspondan, para vigilar el manejo de los sobrestantes de cuadrilla, cuidar de que las memorias semanarias que aquellos presenten estén conformes con el número de peones que tengan aquellas, y examinar las existencias de materiales y herramienta. Si notaren abuso de algun sobrestante, lo participarán al ingeniero para que ponga el remedio que crea conveniente.

Art. 41. Los ingenieros tienen la facultad de intervenir las cuentas de los pagadores y de vigilar su manejo, y siempre que observen que este no es bueno, darán cuenta al Ministerio de Fomento para que este disponga lo que juzgue conveniente.

Art. 42. No podrán contratarse los materiales para todo un camino, sin la previa y expresa autorizacion del Ministerio de Fomento.

Art. 43. Los pagadores serán nombrados por el Ministerio de Fomento, á propuesta de la Tesorería general y previo el exámen correspondiente.

Art. 44. Siempre que sea compatible con el servicio, se nombrará un pagador para dos ó más direcciones, á fin de introducir todas las economías posibles.

Art. 45. Los sueldos que deben abonarse á los pagadores serán asignados por el Ministerio de Fomento, teniendo en consideracion el trabajo que deban des-

empeñar, y el importe de aquellos sueldos se cargará en los gastos de las obras, para lo que figurarán en los presupuestos de las respectivas direcciones.

Art. 46. Los pagadores afianzarán su manejo á satisfaccion de la Tesorería general, conforme á las leyes relativas.

Art. 47. Por lo que respecta al manejo y distribucion de fondos, recibirán las órdenes inmediatamente de la Tesorería general.

Art. 48. Siempre que la misma oficina lo considere oportuno, podrá disponer que se visite á los pagadores, pudiendo suspenderlos hasta por dos meses, dando inmediato aviso al Ministerio de Fomento con el informe correspondiente.

Art. 49. Para auxiliar las labores de los pagadores, tendrá cada uno un escribiente, nombrado por el Ministerio de Fomento á propuesta de la Tesorería general, y cuyos sueldos fijará el mismo Ministerio.

Art. 50. Para llevar la contabilidad, rendir las cuentas y demas operaciones relativas, se sujetarán los pagadores á los modelos adjuntos y demas disposiciones de la Tesorería general.

Art. 51. El pagador vigilará que se pague puntualmente su jornal á los trabajadores, sin que por ningun motivo se les haga descuento alguno de lo que les corresponda, á no ser en el caso prevenido en el art. 21.

Art. 52. Para formar las relaciones de pagos, llevará el pagador cuenta exacta de lo que se devengue por jornales y demas gastos, comprobando las memorias semanarias con las notas que haya tomado en las visitas que frecuentemente debe hacer á las cuadrillas.

Art. 53. Para la contabilidad en todo lo concerniente al cargo de los caudales, llevarán los pagadores los libros siguientes:

Diario, segun el modelo que dé la Tesorería.

Mayor.

Art. 54. Estos libros serán autorizados por la Tesorería general, y comprenderán el año fiscal á que correspondan, cerrándose en fin de Junio de cada año, para remitirlos á la misma oficina y que se verifique su glosa.

Art. 55. En fin de cada mes se remitirán á la propia oficina para su revision el corte de caja y balanza respectiva, en los mismos términos que expresen los modelos que se formen al efecto, acompañándolos de los comprobantes respectivos. Una copia del corte de caja se remitirá al Ministerio de Fomento.

Art. 56. Todas las modificaciones ó aumentos que sea conveniente ó necesario hacer á los artículos de este Reglamento, lo serán por el Ministerio de Fomento.

ARTÍCULO TRANSITORIO.

Este Reglamento comenzará á regir el 15 del presente mes, y para las obras del desagüe se dará un Reglamento especial.

México, Octubre 1º de 1868.

Balcárcel.

OBRAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO.

AÑO ECONÓMICO DE 1º DE JULIO DE 1870 A 30 DE JUNIO DE 1871.

INVENTARIO de las existencias pertenecientes al **Camino de México á Querétaro,** *á cargo del ciudadano director A. B., practicado en 1º de Julio de 1870.*

	CARROS Y APEROS.					
5	Carros de dos ruedas.......á	$120 00	600	»		
18	Carretillas.................á	12 00	216	»		
3	Lanzas de refac. sin labrar, á	1 50	4	50		
1	Rueda de refaccion.......en		40	»		
3	Docenas camas.............á	2 00 doc.	6	»		
10	Bolanderas.................á	1 75	17	50		
15	Fustes......................á	1 00	15	»		
20	Pares guarniciones.........á	4 50	90	»		
4	Idem tirantes...............á	1 00	4	»	993	»
	GANADO.					
10	Mulas, segun resª adjunta..á	25 00	250	»		
1	Caballo, idem idem.......en		30	»		
1	Idem manco, idem idem...en		12	»	292	»
	HERRAMIENTA.					
20	Barretas con peso de 562 libras fierro.....................á	20 00 qq.	112	40		
32	Zapapicos..................á	3 00	96	»		
40	Tlalachas..................á	4 50	180	»		
20	Hachas con peso de 280 ℔..á	16 00 qq.	44	80		
1	Barreta volante, peso de 9@, á	24 00	54	»		
8	Barretillas para cohetes, idem idem, 96 ℔...............á	20 00	19	20		
3	Mazos fierro...............á	8 00	24	»		
40	Palas fierro................á	24 00 doc.	80	»	610	40
	A la vuelta...........$				1,895	40

	De la vuelta............$				1,895	40
	MATERIALES.					
1,000	Morillos de 7 varas, 4 × 3, para estacada..............á $	62 00 ciento.	620	»		
3	Cuadrados, de 9 vs., 18 × 12, á	60 00	180	»		
28	Vigas de 7 varas escantillon, 5 × 10.................á	1 25	35	»		
42	Metros cúbicos de piedra, á $ 5 vara cúbica............en		357	»		
144	Arrobas de cal, á $ 20 carretada.................en		24	»	1,216	»
	MUEBLES Y ENSERES.					
1	Bufete pintado...........en		16	»		
1	Mesa blanca..............en		4	»		
5	Sillas tule................á	2 00	10	»		
1	Caja fierro para dinero....en		35	»		
1	Estante...................en		8	»		
6	Cajones...................á	2 00	12	»		
1	Tintero...................en		1	»		
2	Manos papel..............á	0 25		50		
½	Caja plumas..............en			50	87	»
	Suma este Inventario............$				3.198	40

S. E. ú O.

San Juan del Rio, Julio 1º de 1870.

Vº Bº
Firma del Ingeniero director.

Conforme.
Firma del Pagador.

Recibí lo que lista este Inventario.
Firma del Sobrestante Mayor.

AÑO ECONÓMICO DE 1870 á 1871.

***Diario General** de las operaciones de la Pagaduría del **Camino de México á Querétaro,** á cargo del Director C. A. B.*

Contiene............fojas del número uno á la..................inclusive. La primera y la última firmadas por el Tesorero general de la Nacion, C. Manuel P. Izaguirre, y las intermedias selladas con el sello de la misma oficina.

	1870. Julio 1º				
1	*DIVERSOS á TESORERÍA GRAL. DE LA NACION.*			4,073	»
	Cuatro mil setenta y tres pesos valor de las existencias siguientes, segun INVENTARIO, que se remite con esta fecha á la Tesorería general y cuyo importe se acredita á los ramos que se expresan, en esta forma:				
2	*CAJA.*				
	Ochocientos setenta y cuatro pesos cincuenta centavos, existencia en efectivo hoy segun corte de Caja..........	874	50		
3	*CARROS Y APEROS.*				
	Novecientos noventa y tres pesos, valor de estos segun INVENTARIO, como sigue:				
	5 Carros de 2 ruedas, á $ 120 00 — $ 600 00				
	18 Carretillas..........á 12 00 — 216 00				
	3 Lanzas ref. s/labr., á 1 50 — 4 50				
	1 Rueda de idem...en — 40 00				
	3 Docenas camas....á 2 00 — 6 00				
	10 Bolanderas........á 1 75 — 17 50				
	15 Fustes.............á 1 00 — 15 00				
	20 Pares guarnicions. á 4 50 — 90 00				
	4 Idem tirantes.....á 1 00 — 4 00	993	»		
4	*GANADO.*				
	Doscientos noventa y dos pesos valor de las mulas y caballos segun INVENTARIO, como sigue:				
	A la vuelta............	1,867	50	4,073	»

	De la vuelta..........			1,867	60	4,073	»
	1870. Julio 1º						
	10 Mulas, s/ res.ª adj.ª, á $	25 00	$250 00				
	1 Caballo, id. id...en		30 00				
	1 Id. manco, id. id.en		12 00	292	»		
5	*HERRAMIENTA.*						
	Seiscientos diez pesos cuarenta centavos valor de la existente segun INVENTARIO, como sigue:						
	20 Barretas p.º 562 ℔, á	20 00q.	112 40				
	32 Zapapicos.... ....á	3 00	96 00				
	40 Tlalachas..........á	4 50	180 00				
	20 Hachas p.º 280 ℔..á	16 00 q.	44 80				
	1 Barreta p.º de 9@..á	24 00 q.	54 00				
	8 Barretillas id. 94℔.á	20 00 q.	19 20				
	3 Mazos, cada uno...á	8 00	24 00				
	40 Palas fierro, doc.ª..á	24 00	80 00	610	40		
6	*MATERIALES.*						
	Mil doscientos diez y seis pesos valor de los existentes segun INVENTARIO, como sigue:						
	1,000 Morillos de 7 vs. 4×3 p.ª est.ª, ciento á	62 00	620 00				
	3 Cuadrados de 9 varas 18×12, ciento.....á	60 00	180 00				
	28 Vigas. 7 escantillon 5×10.............á	1 25	35 00				
	42 Metros cúbs. de piedra, vara cúbica...á	5 00	357 00				
	144@ cal, á $ 20 carret.ª		24 00	1,216	»		
7	*MUEBLES Y ENSERES.*						
	Ochenta y siete pesos valor de los existentes segun INVENTARIO, para uso de la Direccion y Pagaduría, como sigue:						
	1 Bufete pintado....en		16 00				
	1 Mesa blanca......en		4 00				
	5 Sillas tule.........á	2 00	10 00				
	1 Caja fierro p.ª din.º en		35 00				
	1 Estante..........en		8 00				
	6 Cajones............á	2 00	12 00				
	1 Tintero...........en		1 00				
	Al frente............		86 00	3,986	»	4,073	»

	——— *1870. Julio 1º* ———				
	Del frente............ 86 00	3,986	»	4,073	»
	2 Manos papel.......á $ 0 25 $ 0 50				
	½ Caja plumas......en 0 50	87	»		
	——— » *2* » ———				
1	*DIVERSOS á TESORERÍA GRAL.*			1,650	»
	Mil seiscientos cincuenta pesos recibidos hoy de esa Tesorería general, como sigue:				
2	*CAJA.*				
	En efectivo......................	1,500	»		
9	*DIRECTOR A. B.*				
	Ciento cincuenta pesos que recibió por anticipo con descuento de la tercera parte de su sueldo mensual..............	150	»		
	——— » *8* » ———				
2	*DIVERSOS á CAJA.*			347	85
	Trescientos cuarenta y siete pesos ochenta y cinco centavos, importe de los pagos hechos hoy en efectvº, como sigue:				
8	*JORNALES* y *SALARIOS.*				
	Ciento sesenta y dos pesos veinticinco centavos valor de las memorias números 1 y 2 que comprenden la semana primera del 1 al 7........................	162	25		
6	*MATERIALES.*				
	Cincuenta y ocho pesos valor de la factura siguiente número 1:				
	4,000 Ladrillos, millar á $ 7 00 $ 28 00				
	100@ cal...........á 0 30 30 00	58	»		
5	*HERRAMIENTAS.*				
	Ochenta y cuatro pesos sesenta centavos valor de la factura siguiente núm. 1:				
	30 Palas madera.......á $ 1 00 $ 30 00				
	70 Barretas pº 260 qq...á 21 00 54 60	84	60		
	A la vuelta...........	6,027	85	6,070	85

	De la vuelta	6,027	85	6,070	85
	1870. Julio 8.				
13	*PASTURAS.*				
	Treinta y dos pesos cincuenta centavos valor de las compradas, segun la siguiente factura núm. 1:				
	9 Cargas cebada á $2 50 $22 50				
	100 @ cal á 0 10 10 00	32	50		
14	*FLETES.*				
	Pagado por flete de un carro para trasportar piedra, en dia y medio, á razon de $7 diarios, segun recibo núm. 1	10	50		
	» *15* »				
8	*JORNALES* y *SALARIOS* á *CAJA.*			175	»
2	Ciento setenta y cinco pesos importe de las memorias núms. 3 y 4, correspondientes á la 2ª semana del 8 al 14	175	»		
	» *18* »				
	DIVERSOS á				
1	*TESORERÍA GRAL. DE LA NACION.*			1,700	»
	Mil setecientos pesos valor de su remesa, en esta forma:				
2	*CAJA.*				
	Mil doscientos pesos recibidos de los Sres. J. N. en efectivo por cuenta de esa Tesorería	1,200	»		
15	*VALES á COBRAR.*				
	Libranza núm. 1 á favor del C. Director, á cargo de K. L. y Cª, y á tres dias vista por valor de	500	»		
	» *22* »				
2	*DIVERSOS* á *CAJA.*			770	»
	Setecientos setenta pesos pagados hoy en efectivo, como sigue:				
8	*JORNALES* y *SALARIOS.*				
	Doscientos treinta y cuatro pesos valor de las memorias número 5 al 8, correspondientes á la 3ª semª del 15 al 21.	234	»		
	Al frente	8,179	85	8,715	85

	Del frente............	8,179	85	8,715	85
	1870. Julio 22.				
14	*FLETES.* Ciento veintiseis pesos valor del alquiler de tres carros para trasportar piedra, á razon de $7 diarios, en seis dias, segun recibo número 2....................	126	»		
6	*MATERIALES.* Cuatrocientos diez pesos valor de la factura siguiente número 2: 10,000 Ladrillos á $7 millar.......$ 70 50 Metros cúbicos de piedra, á $4 vara cúbica.................... 340	410	»		
	» ***22*** »				
2 15	*CAJA á VALES á COBRAR.* Quinientos pesos valor de la libranza número 1 cobrada hoy, en efectivo....	500	»	500	»
	» ***30*** »				
2	*DIVERSOS á CAJA.* Novecientos ochenta y dos pesos pagados hoy en efectivo, como sigue:			982	»
8	*JORNALES y SALARIOS.* Quinientos sesenta pesos valor de las memorias números 9 al 13, correspondientes á la cuarta semana del 22 al 28.	560	»		
14	*FLETES.* Cincuenta y seis pesos pagados por alquiler de 2 carros en cuatro dias, á razon de $7 diarios, segun recibo número 3..	56	»		
6	*MATERIALES.* Treinta pesos valor de la factura siguiente número 3: 100 @ cal, á 30 centavos @...........	30	»		
9	*DIRECTOR **A. B.*** Cien pesos correspondientes á su vencimiento en el presente mes, con deduccion de la tercera parte segun nómina.	100	»		
	A la vuelta............	9,961	85	10,197	85

	De la vuelta............	9,961	85	10,197	85
	1870. Julio 30.				
10	*PAGADOR* **C. D.** Cien pesos por su sueldo correspondiente al presente mes, segun nómina..	100	»		
11	*ESCRIBIENTE* **E. F.** Cincuenta pesos por su sueldo correspondiente al presente mes, segun nomª.	50	»		
12	*SOBRESTANTE MAYOR* **G. H.** Cuarenta pesos por su sueldo correspondiente al presente mes............	40	»		
16	*GASTOS DE ESCRITORIO.* Diez y seis pesos valor de la factura número 1, de efectos de escritorio para la Direccion y Pagaduría............	16	»		
17	*ARRENDAMIENTO DE CASA.* Treinta pesos valor del recibo número 1, por la renta correspondiente al mes cumplido hoy de las localidades que ocupa la Direccion de este camino, para sus carros, herramientas, etc., y en virtud de suprema autorizacion de la Tesorería general, de tal fecha..................	30	»		
2/5	*CAJA á HERRAMIENTAS.* Dos pesos valor de una pala de fierro, extraviada por el peon Antonº Trinidad, que se le descontó segun consta de la memoria número 11.....................	2	»	2	»
	» *31* »				
1	*TESORERÍA GRAL. á DIVERSOS.* Mil setecientos cuarenta y dos pesos veinticinco centavos valor de los gastos de este camino erogados en el presente mes que se abonan como sigue:	1,742	25		
8	*á JORNALES y SALARIOS.* Mil ciento treinta y un pesos veinticinco centavos importe de las memorias números 1 al 13 inclusive.............			1,131	25
	Al frente...........	11,942	10	11,331	10

	Del frente............	11,942	10	11,331	10
	1870. Julio 31.				
14	á *FLETES.* Ciento noventa y dos pesos cincuenta centavos valor de los recibos números 1 al 3..............................			192	50
13	á *PASTURAS.* Treinta y dos pesos cincuenta centavos valor de las compradas y consumidas en el mes, segun recibo número 1......			32	50
17	á *ARRENDAMIENTO DE CASA.* Treinta pesos valor del recibo número 1 por el presente mes..................			30	»
16	á *GASTOS DE ESCRITORIO.* Diez y seis pesos valor de la factura núm. 1, correspondiente al mes actual..			16	»
9	á *DIRECTOR* ***A. B.*** Ciento cincuenta pesos por su sueldo del presente mes.....................			150	»
10	á *PAGADOR* ***C. B.*** Cien pesos por su sueldo del presente mes................................			100	»
11	á *ESCRIBIENTE* ***E. F.*** Cincuenta pesos por su sueldo del presente mes..........................			50	»
12	á *SOBRESTANTE MAYOR* ***G. H.*** Cuarenta pesos por su sueldo del presente mes..........................			40	»
	Suma el movimiento de este Diario General en el mes de Julio..................	11,942	10	11,942	10
	1870. Agosto 5.				
8 / 2	*JORNALES y SALARIOS á CAJA.*	632	»		
	Seiscientos treinta y dos pesos valor de las memorias números 14 al 19, correspondientes á la quinta semana del 29 del pasado á hoy......................			632	»
	A la vuelta............	12,574	10	12,574	10

	De la vuelta............	12,574	10	12,574	10
	——— *1870. Agosto 6.* ———				
5	*HERRAMIENTA á CAJA.*			158	50
2	Ciento cincuenta y ocho pesos cincuenta centavos valor de la factura siguiente número 2 pagada hoy:				
	40 Cubetas...............á $ 1 25 $ 50 00				
	20 Azadones..............á 2 50 50 00				
	36 Cucharas fierro ....á 1 00 36 00				
	30 Pisones..................á 0 75 22 50	158	50		
	——— » *6* » ———				
15	*VALES A COBRAR á*				
1	*TESORERÍA GRAL. DE LA NACION.*			500	»
	Quinientos pesos valor de las libranzas siguientes recibidas de la Gefatura de Hacienda del Estado, por cuenta de la Tesorería general, como sigue:				
	Libranza núm. 2, á cargo de C. M. á la vista.......................$ 100				
	Libranza núm. 3, á cargo de J. K. á un mes de la fecha........... 150				
	Libranza núm. 4 á cargo de los mismos, al 30 del entrante........ 250	500	»		
	——— « *12* » ———				
	DIVERSOS á DIVERSOS.				
	Seiscientos noventa y seis pesos valor de las siguientes facturas compradas á Kramer y Compañía, de este comercio, pagaderas con el 30 por 100 al contado, y el resto á dos meses de la fecha, y en virtud de superior autorizacion de la Tesorería general de 8 del corriente, en esta forma:				
6	*MATERIALES.*				
	Cuatrocientos cuarenta y un pesos valor de la siguiente factura número 4:				
	12 Ángulos fierro con peso de 1,500 quintales á $ 25 quintal........$ 375				
	Al frente............$ 375	13,232	60	13,232	60

	1870. Agosto 12.					
	Del frente............$	375	13,232	60	13,232	60
	8 Abrazaderas fierro pº de 300 qq. á $22 q....................	66	441	»		
5	*HERRAMIENTAS.*					
	Doscientos cincuenta y cinco pesos valor de la factura siguiente número 3:					
	6 Palas fierro..........á $ 4 50	$ 27				
	4 Idem dobles.........á 7 00	28				
	6¼ qq. cable de cáñamo de una pulgada.........á 8 00	200	255	»		
2	á *CAJA.*					
	Doscientos ocho pesos ochenta centavos del 30 por 100 sobre seiscientos noventa y seis pesos importe de las anteriores facturas, pagados en efectivo segun contrato........................				208	80
18	á *KRAMER y COMP. (de Querétaro).*					
	Cuatrocientos ochenta y siete pesos veinte centavos, saldo del 70 por 100 sobre sus facturas compradas hoy y pagaderas á dos meses de la fecha..........				487	20
	» 12 »					
8/2	*JORNALES y SALARIOS* á *CAJA.*		584	»		
	Quinientos ochenta y cuatro pesos valor de las memorias números 20 al 25 correspondientes á la sexta semana del 5 al 12 del corriente........................				584	»
	» 15 »					
2/1	*CAJA* á *TESORERÍA GENERAL.*		2,000	»		
	Dos mil pesos recibidos hoy en efectivo por su cuenta....................				2,000	»
	» 15 »					
6	*MATERIALES* á *DIVERSOS.*					
	Ciento noventa y cinco pesos valor de					
	A la vuelta...........		16,512	60	16,512	60

	De la vuelta............	16,512	60	16,512	60
	——— *1870. Agosto 15.* ———				
	la siguiente factura número 5, comprada hoy á N. N.				
	30 piés cúbicos de piedra á 3 ps. 83 cs. vara cúbica, satisfecha como sigue:	195	»		
15	á *VALES á COBRAR.*				
	Cien pesos valor de la libranza núm. 2, á cargo de C. M. y endosada á favor de N. N.............................			100	»
2	á *CAJA.*				
	Noventa y cinco pesos en efectivo por saldo............................			95	»
	——— » *19* » ———				
8	*JORNALES* y *SALARIOS* á *CAJA.*	523	»		
2	Quinientos veintitres pesos valor de las memorias núms. 26 al 30, correspondientes á la semana núm. 7 del 12 á hoy.			523	»
	——— » *19* » ———				
5	*DIVERSOS* á *HERRAMIENTAS.*			15	75
	Quince pesos setenta y cinco centavos valor que se abona á esta cuenta por las piezas siguientes:				
2	*CAJA.*				
	Tres pesos veinticinco centavos importe de las piezas descontadas á diversos peones, como sigue:				
	A Juan Andrés una hacha.......$ 2 25				
	A Diego Francisco una pala mad.ª 1 00	3	25		
19	*HERRAMIENTA INUTILIZADA.*				
	Doce pesos cincuenta centavos importe de las piezas inutilizadas por el trabajo y que quedan sin uso.				
	5 Palas madera.. ....á $ 1 00 $ 5 00				
	6 Cubetas.............á 1 25 7 50	12	50		
	Al frente...........	17,246	35	17,246	35

	Del frente............	17,246	35	17,246	35
	1870. Agosto 20.				
2	*CAJA á TESORERÍA GENERAL.*	15	»		
1	Quince pesos recibidos del Mayordomo de una partida de carros C. N. N., por destruccion de un terraplen y para indemnizacion del daño ocasionado......			15	»
	» *24* »				
14	*FLETES á TESORERÍA GENERAL.*			140	»
1	Ciento cuarenta pesos valor del recibo número 4 que satisfizo esa Tesorería general y adjunto lo remite con su aviso de fecha 19 del corriente, por alquiler de 4 carros para flete de piedra, á razon de $ 7 diarios en 5 dias y cuyo importe se le abona hoy.............................	140	»		
	» *26* »				
8	*JORNALES y SALARIOS á CAJA.*			543	»
1	Quinientos cuarenta y tres pesos valor de las memorias números 31 al 33 correspondientes á la semana número 8 del 20 á hoy...............................	543	»		
	» *31* »				
2	*DIVERSOS á CAJA.*			367	37
	Trescientos sesenta y siete pesos treinta y siete centavos pagados hoy en efectivo como sigue:				
13	*PASTURAS.*				
	Treinta y cinco pesos valor de la siguiente factura núm. 2: 10 Cargas cebada.....á $ 2 50 $ 25 00 100 @ paja á 10 cs. @.. 10 00	35	»		
9	*DIRECTOR A. B.*				
	Cien pesos correspondientes al presente mes, segun nómina, con deduccion de la tercera parte.........................	100	»		
	A la vuelta............	18,079	35	18,311	72

	De la vuelta............	18,079	35	18,311	72
	1870. Agosto 31.				
10	*PAGADOR* ***C. D.*** Cien pesos que recibió segun nómina por su sueldo del presente mes........	100	»		
11	*ESCRIBIENTE* ***E. F.*** Cincuenta pesos que recibió por su sueldo del presente mes segun nómina.....	50	»		
12	*SOBRESTANTE MAYOR.* Cuarenta pesos por su sueldo del presente mes segun nómina..............	40	»		
16	*GASTOS DE ESCRITORIO.* Doce pesos treinta y siete centavos valor de la factura núm. 2, correspondiente al mes actual....................	12	37		
17	*ARRENDAMIENTO DE CASA.* Treinta pesos valor del recibo núm. 2, por arrendamiento del local que ocupa la Direccion, correspondiente al mes actual............................	30	»		
	» 31 »				
1	*TESORERÍA GRAL. á DIVERSOS.* Dos mil ochocientos treinta y nueve pesos treinta y siete centavos, valor de los gastos de este camino erogados en el presente mes, que se abonan como sigue:	2,839	37		
8	á *JORNALES* y *SALARIOS.* Dos mil doscientos ochenta y dos pesos, importe de las memorias núms. 13 al 33 inclusive......................			2,282	»
14	á *FLETES.* Ciento cuarenta pesos valor del recibo número 4..........................			140	»
13	á *PASTURAS.* Treinta y cinco pesos valor de las compradas, segun factura número 2.......			35	»
	Al frente............	21.151	09	20,768	72

	Del frente............	21,151	09	20,768	72
	——— *1870. Agosto 31.* ———				
17	*á ARRENDAMIENTO DE CASA.* Treinta pesos valor del recibo núm. 2, por el presente mes....................			30	»
16	*á GASTOS DE ESCRITORIO.* Doce pesos treinta y siete centavos, valor de la factura número 2............			12	37
9	*á DIRECTOR* ***A. B.*** Ciento cincuenta pesos por su sueldo en el presente mes..................			150	»
10	*á PAGADOR* ***C. D.*** Cien pesos por su sueldo en el presente mes............................			100	»
11	*á ESCRIBIENTE* ***E. F.*** Cincuenta pesos por su sueldo en el presente mes.......................			50	»
12	*á SOBRESTANTE* ***G. H.*** Cuarenta pesos por su sueldo en el presente mes..........................			40	»
	Suma el movimiento de este Diario General en los meses de Julio y Agosto corridos de este año.........................	21,151	09	21,151	09
	SETIEMBRE. OCTUBRE. NOVIEMBRE. DICIEMBRE. ENERO. FEBRERO. MARZO. ABRIL. MAYO. JUNIO.				
	A la vuelta............	21,151	09	21,151	09

Asientos complementarios.

	De la vuelta............	21,151	09	21,151	09
	1871. Junio 30.				
1	*TESORERÍA GRAL. á DIVERSOS.*	2,337	60		
	Dos mil trescientos treinta y siete pesos sesenta centavos, valor que se carga á esa Tesorería general por los diversos gastos invertidos en el camino de México á Querétaro en el año fiscal que termina hoy, y por los cuales se acredita á los ramos siguientes:				
6	á *MATERIALES.*				
	Dos mil doscientos siete pesos sesenta centavos valor de los empleados en las obras de ese camino en el año citado, segun libro auxiliar del ramo y estado general remitido á esa Tesorería, del cual resulta la comparacion siguiente:				
	Valor de los comp. en el año..$2,350 00				
	Valor de los existentes segun Inventario formado para el año siguiente que comienza mañana.................... 142 40				
	Importan los empleados en este año económico.............................			2,207	60
3	á *CARROS Y APEROS.*				
	Ciento diez y ocho pesos valor del deterioro que han tenido los carros y aperos de este camino en el repetido año fiscal, como se ve en seguida por el cómputo siguiente:				
	Valor de su costo (y composturas por conserv. y reparacion si las hay)..$993				
	Valen en la actualidad......... 875				
	Deterioro que han sufrido...........			118	»
7	á *MUEBLES Y ENSERES.*				
	Doce pesos importe de su deterioro y valor de una silla inutilizada..........			12	»
	Suma el movimiento general en el año fiscal de 1870 á 1871......................	23,488	69	23,488	69

Asiento compuesto para cerrar los Libros.

	1871. Junio 30.				
	DIVERSOS á DIVERSOS. Tres mil seiscientos cuarenta y cinco pesos noventa y ocho centavos valor de los saldos deudores y acreedores que arrojan en esta fecha las cuentas de los libros de esta Pagaduría, las que se saldan para cerrar los libros del año fiscal que fina hoy, y remitirlos á la Tesorería general en cumplimiento del art. 54 del Reglamento respectivo de 1º de Octubre de 1868, y lo cual se practica en la forma siguiente:				
1	*TESORERÍA GRAL. DE LA NACION.* Tres mil ciento cincuenta y ocho pesos setenta y ocho centavos saldo acreedor en esta fecha que pasa al Libro Mayor folio.... del siguiente año fiscal.......	3,158	78		
18	*KRAMER Y COMPAÑÍA.* Cuatrocientos ochenta y siete pesos veinte centavos saldo acreedor hoy que pasa al Libro Mayor folio....... del siguiente año fiscal..................	487	20		
2	*á CAJA.* Setecientos ocho pesos treinta y tres centavos saldo deudor hoy por la existencia en efectivo que pasa al Libro Mayor folio.... del siguiente año fiscal....			708	33
3	*á CARROS Y APEROS.* Ochocientos setenta y cinco pesos saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio.... del siguiente año fiscal.........			875	»
4	*á GANADO.* Doscientos noventa y dos pesos saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio.. del siguiente año fiscal...............			292	»
5	*á HERRAMIENTAS.* Mil noventa pesos setenta y cinco centavos saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio.... del siguiente año fiscal....			1,090	75
	A la vuelta............	3,645	98	2,966	08

Asiento compuesto para cerrar los Libros.

	De la vuelta............	3,645	98	2,966	08
	1871. Junio 30.				
6	*á MATERIALES.* Ciento cuarenta y dos pesos cuarenta centavos saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio....del siguiente año fiscal.			142	40
7	*á MUEBLES Y ENSERES.* Setenta y cinco pesos saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio...del siguiente año fiscal........................			75	
19	*á HERRAMIENTA INUTILIZADA.* Doce pesos cincuenta centavos saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio.. del siguiente año fiscal................			12	50
9	*á DIRECTOR A. B.* Cincuenta pesos saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio....del siguiente año fiscal.........................			50	»
15	*á VALES á COBRAR.* Cuatrocientos pesos saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio.......del siguiente año fiscal.....			400	»
	Sumas de los saldos definitivos para el siguiente año fiscal......................	3,645	98	3,645	98

Querétaro, Junio 30 de 1871.

V° B°
Firma del Ingeniero director.

Firma del Pagador.

ADVERTENCIAS.

Primera.—Los libros de las Pagadurías de los Caminos de la República que no puedan estar, por las grandes distancias, autorizados por la Tesorería general de la Nacion, como lo están los modelos de estos Formularios, lo serán por los Gefes de Hacienda de los Estados á que correspondan los caminos ó el lugar en que esté radicada la Direccion y Pagaduría, firmando su primera y última fojas, y las intermedias rubricadas ó bien selladas con el sello de la Gefatura de Hacienda del Estado.

Segunda.—En el Diario General, á fojas 661, en el primer asiento, bajo la partida de Caja, se lee: *ochocientos setenta y cuatro pesos* ***cincuenta centavos***, y en la primera columna de guarismos *($874 50 cs.)*, debiendo ser *ochocientos setenta y cuatro pesos* ***sesenta centavos*** *($874 60 cs.)* La suma de esa primera columna conserva este error de impresion, pero en la de la vuelta queda corregido.

Tercera.—En el modelo precedente de Diario General, se han tomado fechas de siete en siete dias para figurar las rayas de Jornales y Salarios y otras diversas para distintas operaciones; pero en la práctica deben figurar unos y otros asientos precisamente en el dia que se verifiquen, sin sujetarlos periódicamente á las fechas de los pagos de Jornales y Salarios.

Cuarta.—En el mismo modelo de Diario, al fin de la foja número 173, se hacen figurar los meses de Setiembre de 1870 á Junio de 1871; cuyo movimiento en las sumas generales de cada uno de dichos meses se correrá sucesivamente, sin cortarla en ninguno de ellos.

ÍNDICE DEL LIBRO MAYOR

DE LA

PAGADURIA DEL CAMINO DE MÉXICO Á QUERÉTARO.

AÑO ECONÓMICO DE 1870 á 1871.

AÑO FISCAL DE 1º DE JULIO DE 1870 A 30 DE JUNIO DE 1871.

LIBRO MAYOR

DE LA

PAGADURIA DEL CAMINO DE MÉXICO A QUERÉTARO

Á CARGO

DEL DIRECTOR C. A. B.

Contiene..............folios del número uno al..................inclusive. El primero y el último firmados por el Tesorero general de la Nacion, C. Manuel P. Izaguirre, y los intermedios sellados con el sello de la misma oficina.

1

DEBE. *TESORERÍA GENERAL*

1870.	Julio	31	á *DIVERSOS.* Gastos en el pte. mes.	5	»	1,742	25
						1,742	25
	Agosto	31	á *DIVERSOS.* Gastos en el pte. mes.	8	»	2,839	37
						4,581	62
1871.	Junio	30	á *DIVERSOS.* Gastos de materiales..	10	»	2,337	60
	»	»	á *DIVERSOS.* Saldo acreedor que pasa al Libro Mayor folio....del siguiente año fiscal.......	10	»	3,158	78
						10,078	»

Querétaro,

V° B°
Firma del Ingeniero Director.

1

DE LA NACION. ***HABER.***

1870. Julio	1	por *DIVERSOS.* Valor de exist. s/Irº	1	»	4,073	»
»	2	por *DIVERSOS.* Su entero s/ Diario.	2	»	1,650	»
»	18	por *DIVERSOS.* Su remª efº y 1 Libª	3	»	1,700	»
					7,423	»
Agosto	7	por *VALES á COBRAR.* Su remª 3 Lib.	6	15	500	»
»	15	por *CAJA.* Su entero en efectivo.....	7	2	2,000	»
»	20	por *CAJA.* Recibº por indemnizacion.	7	2	15	»
»	24	por *FLETES.* Su pago por el recº nº 4.	8	14	140	»
					10,078	»
					10,078	»

Junio 30 de 1870.

Firma del Pagador.

2

DEBE. *CAJA.*

1870. Julio	1º	á *TESORERÍA Gral.* Exisª efº s/corte.	1	1	874	60
»	»	á *TESORERÍA Gral.* Recº efectº hoy.	2	1	1,500	»
»	18	á *TESORERÍA Gral.* Recº por su cta.	3	1	1,200	»
»	22	á *VALES á Cobrar.* Lib. nº 1 cob. hoy.	4	15	500	»
»	31	á *HERRAMIENTAS.* Valor 1 pala ext.	5	5	2	»
					4,076	60
Agosto	15	á *TESORERÍA Gral.* Recº efectº hoy.	7	1	2,000	»
»	19	á *HERRAMIENTAS.* Valor pzas. desc.	7	5	3	25
»	20	á *TESORERÍA Gral.* Recº indemniza.	7	1	15	»
					6,094	85
					6,094	85

Querétaro,

Vº Bº

Firma del Ingeniero Director.

2

HABER.

1870. Julio	8	por *DIVERSOS.* Pagos en efect° hoy.	2	»	347	85
»	15	por *JORNALES y Salarios.* Raya 2ª sª	3	8	175	»
»	22	por *DIVERSOS.* Pagos en efect° hoy.	3	»	770	»
»	30	por *DIVERSOS.* Pagos en efect° hoy.	4	»	982	»
					2,274	85
Agosto	5	por *JORNALES y Salarios.* Pagos en ef°	5	8	632	»
»	6	por *HERRAMIENTA.* Pagª factª n. 2.	6	5	158	50
»	12	por *DIVERSOS.* Pag° á Kramer y Cª	6	»	208	80
»	»	por *JORNALES y Salarios.* Pagos en ef°	7	8	584	»
»	15	por *MATERIALES.* Pagado hoy á N.	7	6	95	»
»	20	por *JORNALES y Salarios.* Pagos en ef°	7	8	523	»
»	26	por *JORNALES y Salarios.* Pagos en ef°	8	8	543	»
»	31	por *DIVERSOS.* Pagos en efect° hoy.	8	»	367	37
					5,386	52
1871. Junio	30	por *DIVERSOS.* Saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio.... del siguiente año fiscal.	11	»	708	33
					6,094	85

Junio 30 de 1870.

Firma del Pagador.

3

DEBE. *CARROS*

1870. Julio	1º	á *TESORERÍA Gral.* Valor existent.	1	1	993	»
					993	»

Querétaro,

Vº Bº
Firma del Ingeniero Director.

3

Y APEROS. **HABER.**

1871. Junio	30	por *TESORERÍA Gral.* Det? sufrido.	10	1	118	»
		por *DIVERSOS.* Saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio.... del siguiente año fiscal.	11	»	875	»
					993	»

Junio 30 de 1871.

Firma del Pagador.

4

DEBE. *GANADO.*

1870. Julio	1º	á *TESORERÍA Gral.* Valor del exist.	1	1	292	»

Querétaro,

Vº Bº
Firma del Ingeniero Director

4

HABER.

1871. Junio	30	por *DIVERSOS.*	Saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio....del siguiente año fiscal.	11	»	292	»

Junio 30 de 1871.

Firma del Pagador.

5

DEBE. *HERRA*

1870. Julio	1º	á *TESORERÍA Gral.* Valor existente.	1	1	610	40
»	8	á *CAJA.* Valor factª 1 comprada hoy.	3	2	84	60
					695	»
Agosto	6	á *CAJA.* Valor factª 2 comprada hoy.	6	2	158	50
»	12	á *DIVERSOS.* Valor idem 3 idem id.	6	»	255	»
					1,108	50
					1,108	50

Querétaro,

Vº Bº
Firma del Ingeniero Director.

5

MIENTAS. **HABER.**

870. Julio	31	por *CAJA.* Valor de una pala extravª	5	2	2	»
Agosto	19	por *DIVERSOS.* Valor pzas. inutiliza.	7	»	15	75
					17	75
871. Junio	30	por *DIVERSOS.* Saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio....del siguiente año fiscal.	11	»	1,090	75
					1,108	40

Junio 30 de 1871.

Firma del Pagador.

6

DEBE. *MATE*

1870.	Julio	1º	á *TESORERÍA Gral.* Valor de los exis.	2	1	1,216	»
	»	8	á *CAJA.* Valor de la fac. 1 comp. hoy.	2	2	58	»
	»	22	á *CAJA.* Valor de la fac. 2 comp. hoy.	3	2	410	»
	»	30	á *CAJA.* Valor de la fac. 3 comp. hoy.	4	2	30	»
						1,714	»
	Agosto	12	á *DIVERSOS.* Valor de la factura nº 4.	6	»	441	»
	»	15	á *DIVERSOS.* Valor de la factura nº 5.	7	»	195	»
						2,350	»

Querétaro.

Vº Bº

Firma del Ingeniero Director.

RIALES. *HABER.* 6

1871. Junio	30	por *TESORERÍA.* Valor de los invert.	10	1	2,207	60
»	»	por *DIVERSOS.* Saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio.... del siguiente año fiscal.	11	»	142	40
					2,350	»

Junio 30 de 1871.

Firma del Pagador.

7

DEBE. *MUEBLES*

1870. Julio	1º	á *TESORERÍA Gral.* Valor existent.	2	1	87	»
					87	»

Querétaro.

Vº Bº
Firma del Ingeniero Director

Y ENSERES. **HABER.**

1871. Junio	30	por *TESORERÍA Gral.* Det? sufrido.	10	1	12	»
		por *DIVERSOS.* Saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio.... del siguiente año fiscal.	11	»	75	»
					87	»

Junio 30 de 1871.

Firma del Pagador.

8

DEBE. *JORNALES*

1870. Julio	8	á *CAJA*. Raya de la semana número 1.	2	2	162	25
»	15	á *CAJA*. Raya de la semana número 2.	3	2	175	»
»	22	á *CAJA*. Raya de la semana número 3.	3	2	234	»
»	30	á *CAJA*. Raya de la semana número 4.	4	2	560	»
					1,131	25
Agosto	5	á *CAJA*. Raya de la semana número 5.	5	2	632	»
»	12	á *CAJA*. Raya de la semana número 6.	7	2	584	»
»	19	á *CAJA*. Raya de la semana número 7.	7	2	523	»
»	26	á *CAJA*. Raya de la semana número 8.	8	2	543	»
					3,413	25

Querétaro.

V? B?
Firma del Ingeniero Director

Y SALARIOS. *HABER.* 8

1870. Junio	30	por *TESORIA*. Imp. de rayas pte. mes.	5	1	1,131	25
Agosto	31	por *TESORIA*. Imp. de rayas pte. mes.	9	1	2,282	"
					3,413	25

Junio 30 de 1871.

Firma del Pagador.

9

DEBE. *DIRECTOR*

1870. Julio	1º	á *TESORERÍA.* Anticipo que recibió.	2	1	150	»
»	30	á *CAJA.* Recibió segun nómina......	4	2	100	»
					250	»
Agosto	31	á *CAJA.* Recibió segun nómina......	8	2	100	»
					350	»
					350	»

Querétaro,

Vº Bº
Firma del Ingeniero Director.

9

A. B. **HABER.**

1870. Julio	31	por *TESORERÍA.* Sueldo en el mes..	5	1	150	»
Agosto	31	por *TESORERÍA.* Sueldo en el mes..	9	1	150	»
					300	»
1871. Junio	30	por *DIVERSOS.* Saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio....del siguiente año fiscal.	11	»	50	»
					350	»

Junio 30 de 1871.

Firma del Pagador.

10

DEBE. *PAGADOR*

1870. Julio	30	á *CAJA*. Recibió por el pte. mes s/ nº	4	2	100	»
Agosto	31	á *CAJA*. Recibió por el pte. mes s/ nª	8	2	100	»
					200	»

Querétaro.

Vº Bº
Firma del Ingeniero Director.

10

C. D. *HABER.*

870. Julio	31	por *TESORERÍA*. Su sueldo en el mes.	5	1	100	»
Agosto	31	por *TESORERÍA*. Su sueldo en el mes.	9	1	100	»
					200	»

Junio 30 de 1871.

Firma del Pagador.

11

DEBE. *ESCRIBIENTE*

1870. Junio	30	á *CAJA*. Recibió segun nómina......	4	2	50	»
Agosto	31	á *CAJA*. Recibió segun nómina......	8	2	50	»
					100	»

Querétaro.

V° B°
Firma del Ingeniero Director.

11

E. F. **HABER.**

1870. Junio	30	por *TESORERÍA*. Su sueldo en el mes.	5	1	50	»
Agosto	31	por *TESORERÍA*. Su sueldo en el mes.	9	1	50	»
					100	»

Junio 30 de 1871.

Firma del Pagador.

12

DEBE. *SOBRESTANTE*

1870. Julio	30	á *CAJA*. Recibió segun nómina......	4	2	40	»
Agosto	31	á *CAJA*. Recibió segun nómina......	8	2	40	»
					80	»

Querétaro,

V? B°
Firma del Ingeniero Director.

12

MAYOR G. H. ***HABER.***

870. Junio	30	por *TESOR^IA*. Su sueldo en el pte. mes.	5	1	40	»
Agosto	31	por *TESOR^IA*. Su sueldo en el pte. mes.	9	1	40	»
					80	»

Junio 30 de 1871.

Firma del Pagador.

13

DEBE. *PASTURAS.*

1870. Julio	8	á *CAJA*. Comprada segun factª nº 1.	3	2	32	50
Agosto	31	á *CAJA*. Comprada segun factª nº 2.	8	2	35	»
					67	50

Querétaro,

Vº Bº
Firma del Ingeniero Director.

13

HABER.

1870. Julio	31	por *TESOR*[IA]. Consumidas en el mes.	5	1	32	50
Agosto	31	por *TESOR*[IA]. Consumidas en el mes.	9	1	35	»
					67	50

Junio 30 de 1871.

Firma del Pagador.

14

DEBE. *FLETES.*

1870. Julio	8	á *CAJA.* Pagº alquiler 1 carro, rº nº 1.	3	2	10	50
"	22	á *CAJA.* Pagº alquiler 3 idem, rº nº 2.	3	2	126	»
"	30	á *CAJA.* Pagº alquiler 2 idem, rº nº 3.	4	2	56	»
					192	50
Agosto	24	á *TESORERÍA.* Alquiler 1 id., rº nº 4.	8	2	140	»
					332	50

Querétaro,

Vº Bº
Firma del Ingeniero Director.

14

HABER.

1870. Julio	31	por *TESORERÍA.* Pagados en el mes.	5	1	192	50
Agosto	31	por *TESORERÍA.* Pagados en el mes.	9	1	140	»
					332	50

Junio 30 de 1871.

Firma del Pagador.

15

DEBE. *VALES*

1870. Julio	18	á *TESORIA*. L. á c. de K. L., á 3 d. v.	1	3	1	500	»
Agosto	6	á *TESORIA*. L. á c. de C. M. á la v.	2	6	1	100	»
»	»	á *TESORIA*. L. á c. de J. K., á 1 mes.	3	6	1	150	»
»	»	á *TESORIA*. L. á c. de id., el 30 ent.e.	4	6	1	250	»
						1,000	»
						1,000	»

Querétaro.

V.º B.º
Firma del Ingeniero Director.

15

á COBRAR. **HABER.**

1870. Julio	22	por *CAJA*. Cobrada la L. número 1.	1	4	2	500	»
Agosto	15	por *MATERIALES*. End. á f. de N.	2	7	6	100	»
						600	»
1871. Junio	30	por *DIVERSOS*. Saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio..del sig. año fiscal.				400	»
						1,000	»

Junio 30 de 1871.

Firma del Pagador.

16

DEBE. *GASTOS*

1870. Julio	30	á *CAJA*. Valor de la factura número 1.	4	2	16	»
Agosto	31	á *CAJA*. Valor de la factura número 2.	8	2	12	37
					28	37

Querétaro,

Vº Bº
Firma del Ingeniero Director.

16

DE ESCRITORIO. ***HABER.***

1870. Junio	30	por *TESOR^IA*. Erogados en el pte. mes.	5	1	16	»
Agosto	31	por *TESOR^IA*. Erogados en el pte. mes.	9	1	12	37
					28	37

Junio 30 de 1871.

Firma del Pagador.

17

DEBE. *ARRENDAMIENTO*

1870. Julio	30	á *CAJA.* Recibo n. 1 por el mes actual.	4	2	30	»
Agosto	31	á *CAJA.* Recibo n. 2 por el mes actual.	8	2	30	»
					60	»

Querétaro,

V? B?
Firma del Ingeniero Director.

17

DE CASA. *HABER.*

1870. Julio	31	por *TESOR*[IA]. Renta en el prte. mes.	5	1	30	»
Agosto	31	por *TESOR*[IA]. Renta en el prte. mes.	9	1	30	»
					60	»

Junio 30 de 1871.

Firma del Pagador.

18

DEBE. *KRAMER y COMP.*

1870. Junio	30	á *DIVERSOS.*	Saldo acreedor que pasa al Libro Mayor folio....del siguiente año fiscal......	10	»	487	20

Querétaro,

V.º B.º

Firma del Ingeniero Director.

18

(de Querétaro). ***HABER.***

1870. Agosto	12	por *DIVERSOS*. 70 p$ s/ s/ f/ á 2 ms.	6	»	487	20

Junio 30 de 1871.

Firma del Pagador.

19

DEBE. *HERRAMIENTA*

1870. Agosto	19	á *HERRAMIENTA*. Valor pzas. inut.	7	5	12	50

Querétaro,

Vº Bº
Firma del Ingeniero Director.

19

INUTILIZADA. **HABER.**

1871. Junio	30	por *DIVERSOS.*	Saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio.... del siguiente año fiscal	11	»	12	50

Junio 30 de 1871.

Firma del Pagador.

Balanza General de Libros de la Pagaduría del Camino de México á Querétaro, correspondiente al mes de Julio del corriente año.

FOLIOS.	TÍTULOS.	MOVIMIENTO.				SALDO.			
		DÉBITO.		CRÉDITO.		DEUDOR.		ACREEDOR.	
1	*Tesorería General de la Nacion*	1,742	25	7,423	"	"	"	5,680	75
2	*Caja*	4,076	60	2,274	85	1,801	75	"	"
3	*Carros y Aperos*	993	"	"	"	993	"	"	"
4	*Ganado*	292	"	"	"	292	"	"	"
5	*Herramientas*	695	"	2	"	693	"	"	"
6	*Materiales*	1,714	"	"	"	1,714	"	"	"
7	*Muebles y Enseres*	87	"	"	"	87	"	"	"
8	*Jornales y Salarios*	1,131	25	1,131	25	"	"	"	"
9	*Director A. B.*	250	"	150	"	100	"	"	"
10	*Pagador C. D.*	100	"	100	"	"	"	"	"
11	*Escribiente E. F.*	50	"	50	"	"	"	"	"
12	*Sobrestante Mayor G. H.*	40	"	40	"	"	"	"	"
13	*Pasturas*	32	50	32	50	"	"	"	"
14	*Fletes*	192	50	192	50	"	"	"	"
15	*Vales á Cobrar*	500	"	500	"	"	"	"	"
16	*Gastos de Escritorio*	16	"	16	"	"	"	"	"
17	*Arrendamiento de casa*	30	"	30	"	"	"	"	"
	Sumas	11,942	10	11,942	10	5,680	75	5,680	75

Querétaro, Agosto 1º de 1870.

Vº Bº
Firma del Ingeniero Director.

Firma del Pagador.

Balanza General de Libros de la Pagaduría del Camino de México á Querétaro, que comprende de 1º de Julio á 31 de Agosto del corriente año. 2

FOLIOS.	TÍTULOS.	MOVIMIENTO.				SALDO.			
		DÉBITO.		CRÉDITO.		DEUDOR.		ACREEDOR.	
1	*Tesorería General de la Nacion*..............	4,581	62	10,078	,,	,,	,,	5,946	38
2	*Caja*..............	6,094	85	5,386	52	708	33	,,	,,
3	*Carros y Aperos*..............	993	,,	,,	,,	993	,,	,,	,,
4	*Ganado*..............	292	,,	,,	,,	292	,,	,,	,,
5	*Herramientas*..............	1,108	50	17	75	1,090	75	,,	,,
6	*Materiales*..............	2,350	,,	,,	,,	2,350	,,	,,	,,
7	*Muebles y Enseres*..............	87	,,	,,	,,	87	,,	,,	,,
8	*Jornales y Salarios*..............	3,413	25	3,413	25	,,	,,	,,	,,
9	*Director A. B.*..............	350	,,	300	,,	50	,,	,,	,,
10	*Pagador C. D.*..............	200	,,	200	,,	,,	,,	,,	,,
11	*Escribiente E. F.*..............	100	,,	100	,,	,,	,,	,,	,,
12	*Sobrestante Mayor G. H.*..............	80	,,	80	,,	,,	,,	,,	,,
13	*Pasturas*..............	67	50	67	50	,,	,,	,,	,,
14	*Fletes*..............	332	50	332	50	,,	,,	,,	,,
15	*Vales á Cobrar*..............	1,000	,,	600	,,	400	,,	,,	,,
16	*Gastos de Escritorio*..............	28	37	28	37	,,	,,	,,	,,
17	*Arrendamiento de casa*..............	60	,,	60	,,	,,	,,	,,	,,
18	*Kramer y Compañía*..............	,,	,,	487	20	,,	,,	487	20
19	*Herramienta inutilizada*..............	12	50	,,	,,	12	50	,,	,,
	SUMAS..............	21,151	09	21,151	09	5,983	58	5,983	58

Querétaro, Setiembre 1º de 1870.

Vº Bº

Firma del Ingeniero Director.

Firma del Pagador.

NOTA.—Todas las Balanzas que se formen serán generales, esto es, del número de meses corridos del año, y no particulares ó mensuales, para que comprueben las sumas del Diario, que tambien serán generales conforme á la 4ª de las advertencias hechas al fin del repetido modelo de Diario.

Balanza General Complementaria de Libros de la Pagaduría del Camino de México á Querétaro, á cargo del Director A. B., correspondiente al año económico de 1870 á 1871. 3

FOLIOS.	TÍTULOS.	MOVIMIENTO.				Saldos definitivos para el siguiente año.			
		DÉBITO.		CRÉDITO.		DEUDOR.		ACREEDOR.	
1	*Tesorería General de la Nacion*	6,919	22	10,078	„	„	„	3,158	78
2	*Caja*	6,094	85	5,386	52	708	33	„	„
3	*Carros y Aperos*	993	„	118	„	875	„	„	„
4	*Ganado*	292	„	„	„	292	„	„	„
5	*Herramientas*	1,108	50	17	75	1,090	75	„	„
6	*Materiales*	2,350	„	2,207	60	142	40	„	„
7	*Muebles y Enseres*	87	„	12	„	75	„	„	„
8	*Jornales y Salarios*	3,413	25	3,413	25	„	„	„	„
9	*Director A. B.*	350	„	300	„	50	„	„	„
10	*Pagador C. D.*	200	„	200	„	„	„	„	„
11	*Escribiente E. F.*	100	„	100	„	„	„	„	„
12	*Sobrestante Mayor G. H.*	80	„	80	„	„	„	„	„
13	*Pasturas*	67	50	67	50	„	„	„	„
14	*Fletes*	332	50	332	50	„	„	„	„
15	*Vales á Cobrar*	1,000	„	600	„	400	„	„	„
16	*Gastos de Escritorio*	28	37	28	37	„	„	„	„
17	*Arrendamiento de casa*	60	„	60	„	„	„	„	„
18	*Kramer y Compañía (de Querétaro)*	„	„	487	20	„	„	487	20
19	*Herramienta inutilizada*	12	50	„	„	12	„	„	„
	SUMAS	23,488	69	23,488	69	3,645	98	3,645	98

Querétaro, Junio 30 de 1871.

V° B°
Firma del Ingeniero Director.

Firma del Pagador.

OBRAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO.—CAMINO DE MÉXICO A QUERÉTARO.

CORTE DE CAJA *de segunda operacion por la* ***Entrada y Salida en Numerario*** *habidas en la Pagaduría del citado Camino, correspondiente al mes de Julio de 1870.*

1870		INGRESOS.		
Julio......	1º	Existencia en efectivo en 30 de Junio del corrte. año.	874	60
	»	*TESORERÍA GENERAL DE LA NACION*		
		Recibido por su cuenta............	1,500	»
	18	*TESORERÍA GENERAL DE LA NACION*		
		Su remesa en efectivo....	1,200	»
	22	*VALES A COBRAR.*		
		Libranza número 1, cobrada hoy.	500	»
	31	*HERRAMIENTAS.*		
		Valor de una pala de fierro................	2	
		SUMA....................	4,076	60
Julio......	31	Existencia en efectivo para mañana..............	1,801	75

1870		EGRESOS.				
Julio......	8	*JORNALES Y SALARIOS.*				
		Raya número 1.	162	25		
»	»	*MATERIALES.*				
		Factura número 1..........................	58	»		
»	»	*HERRAMIENTA.*				
		Factura número 1	84	60		
»	»	*PASTURAS.*				
		Factura número 1	32	50		
		FLETES.				
		Recibo número 1	10	50	347	85
»	15	*JORNALES Y SALARIOS.*				
		Raya número 2................			175	
»	22	*JORNALES Y SALARIOS.*				
		Raya número 3	234			
	»	*FLETES.*				
		Recibo número 2	126			
		MATERIALES.				
		Factura número 2...........	410	»	770	
	30	*JORNALES Y SALARIOS.*				
		Raya número 4.	560			
	»	*FLETES.*				
		Recibo número 3	50	»		
		MATERIALES.				
		Factura número 3	30	»		
		DIRECTOR A. B.				
		Sueldo segun nómina	100	»		
		PAGADOR C. D.				
		Sueldo segun nómina......................	100	»		
		ESCRIBIENTE E. F.				
		Sueldo segun nómina	50	»		
	»	*SOBRESTANTE G. H.*				
		Sueldo segun nómina......................	40	»		
		GASTOS DE ESCRITORIO.				
		Factura número 1....	16	»		
»	»	*ARRENDAMIENTO DE CASA*				
		Recibo número 1....	30	»	982	
		Existencia en efectivo hoy			1,801	75
		SUMA			4,076	60

S. E. ú O. Querétaro, Agosto 1º de 1870.

Vº Bº

Firma del Ingeniero Director.

Firma del Pagador.

OBRAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO.—CAMINO DE MÉXICO A QUERÉTARO.

CORTE DE CAJA *de segunda operacion por la* ***Entrada y Salida en Numerario*** *habidas en la Pagaduría del citado Camino, correspondiente al mes de Agosto de 1870.*

INGRESOS.

1870				
		Existencia en 31 de Julio anterior..................	1,801	75
Agosto....	15	*TESORERÍA GENERAL DE LA NACION.* Recibido por su cuenta....................	2,000	»
»	19	*HERRAMIENTAS.* Diversas piezas descontadas a peones......	3	25
»	20	*TESORERÍA GENERAL DE LA NACION.* Indemnizacion por daño ocasionado por una partida de carros	15	»
		SUMA .	3,820	»
Agosto....	31	Existencia en efectivo para mañana...............	708	33

EGRESOS.

1870						
Agosto....	5	*JORNALES Y SALARIOS.* Raya número 5..			632	»
	6	*HERRAMIENTA.* Factura número 2................			158	50
	12	*DIVERSOS.* Materiales, 30 por 100 segun factura núm. 4	132	30		
		Herramientas, 30 por 100 segun factura n. 3	76	50		
	12	*JORNALES Y SALARIOS.* Raya numero 6 . .	584		792	80
	15	*MATERIALES.* Saldo de la factura numero 5..			5	
	19	*JORNALES Y SALARIOS.* Raya numero 7			523	»
	26	*JORNALES Y SALARIOS.* Raya numero 8 .			513	»
	31	*PASTURAS.* Factura numero 2	5			
		DIRECTOR A. B. Sueldo segun nómina	100			
	»	*PAGADOR C. D.* Sueldo segun nomina	100			
		ESCRIBIENTE E. F. Sueldo segun nómina	50			
		SOBRESTANTE G. H. Sueldo segun nómina ..	40			
		GASTOS DE ESCRITORIO. Factura número 2......	42	37		
		ARRENDAMIENTO DE CASA. Recibo numero 2	30		367	37
		Existencia en efectivo hoy			708	33
		SUMA			3,820	

S. E. ú O.   Querétaro, Setiembre 1º de 1870.

Vº Bº
Firma del Ingeniero Director.   Firma del Pagador.

1

NOTICIA de la Entrada y Salida de Libranzas en la Pagaduría del Camino de México á Querétaro, en el mes de Julio del corriente año.

EXISTENCIA EN 30 DE JUNIO ANTERIOR....			»	»
ENTRADA.				
Libranza núm. 1, á cargo de K. L. y Compañía, á tres dias vista y favor del Director de este camino C. *A. B*..................	500	»		
SALIDA.				
Cobrada la anterior á su vencimiento......	500	»		
			»	»

Querétaro, Agosto 1º de 1870.

Vº Bº
Firma del Ingeniero Director.

Firma del Pagador.

2

NOTICIA de la Entrada y Salida de Libranzas en la Pagaduría del Camino de México á Querétaro, en el mes de Agosto del corriente año.

EXISTENCIA EN 31 DE JULIO ANTERIOR....			»	»
ENTRADA.				
Libranza núm. 2, á cargo de C. M. á la vista.	100	»		
Libranza núm. 3, á cargo de J. K. y Compañía, á un mes de la fecha..............	150	»		
Libranza núm. 4, á cargo de los mismos, al 30 del entrante.........................	250	»	500	»
SALIDA.				
Endosada la Libranza núm. 2, á favor de N. N.			100	»
Existencia para hoy......................			400	»

Querétaro, Setiembre 1º de 1870.

Vº Bº
Firma del Ingeniero Director.

Firma del Pagador.

OBRAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO.

AÑO FISCAL DE 1º DE JULIO DE 1870 A 30 DE JUNIO DE 1871.

Reseña de las mulas y caballos pertenecientes al camino de México á Querétaro, conforme al Inventario practicado en esta fecha.

FIERROS.	Númers.	ANIMALES.	COLORES.	
	1	Mula.	Alazana.	
	1	,,	Grulla.	
	1	,,	Tordilla.	
	1	,,	Idem.	
	1	,,	Prieta.	
	1	,,	Idem.	
	1	,,	Idem.	
	1	,,	Retinta.	
	1	,,	Idem.	
	1	,,	Idem.	
	1	Caballo.	Prieto.	
	1	,,	Idem manco.	
	12	animales segun Inventario.		

La Soledad, Julio 1º de 1870.

Vº Bº
Firma del Ingeniero Director.

Conforme.
Firma del Pagador.

Recibí los animales que lista esta reseña.
Firma del Sobrestante mayor.

LIBRO DE MATERIALES de la Pagaduría del Camino de México á Querétaro, á cargo del Director A. B., correspondiente al año fiscal de 1870 á 1871. Contiene tantas fojas, etc. etc.

ENTRADAS.

FECHAS.	Morillos de 7 varas 4×3	Cuadrados de 9 varas 18×12	Vigas de 7 E. 5×10	Metros cúbicos de piedra.	Arrobas cal.	Ladrillo.	Angulos de fierro.	Abrazaderas fierro.
Existª en 1º del actual.	1000	3	28	42	144			
Julio 8...............					100	4000		
.. 22...............				50		10000		
.. 30...............					100			
Suma....	1000	3	28	92	344	14000		
Salida..........	,,	,,	28	88	171	10000		
Existª para Agosto....	1000	3	..	4	173	4000		
Agosto 12............							12	8
.. 15............				80				
Suma....	1000	3	,,	84	173	4000	12	8
Salida..........	900	3	,,	76	155	3000	12	8
Existª para Setiembre.	100	..	..	8	18	1000	..	..

SALIDAS.

SEMANAS.	Morillos de 7 varas 4×3	Cuadrados de 9 varas 15×12	Vigas de 7 E. 5×10	Metros cúbicos de piedra.	Arrobas cal.	Ladrillo.	Angulos de fierro.	Abrazaderas de fierro.	RECIBOS del Sobrestante Mayor.
Semana 1ª				20	62				Rec.os nos 1 y 2.
.. 2ª			3	53	24	2000			Rec.os ,, 3, 4 y 5
.. 3ª			4	10	65	5000			Recibo nº 6.
.. 4ª			21	5	20	3000			Rec.os nos 7 y 8.
			28	88	171	10000			
.. 5ª	300	2		56	25	1000	6	2	Rec.os nos 9 y 10
.. 6ª	500			20	50				Recibo nº 11.
.. 7ª		1				2000			Rec.os ,, 12 y 13
.. 8ª	100				80		6	6	Recibo nº 14.
	900	3	,,	76	155	3000	12	8	

NOTAS.—1ª De cuyo movimiento se mandará copia mensual á la Tesorería general, firmada por el Sobrestante mayor, con el conforme del Pagador y el Vº Bº del Ingeniero Director.

2ª—El modelo de MEMORIAS mandado observar por el Ministerio de Fomento, para comprobar la raya que semanariamente se haga á cada cuadrilla de los tramos de un camino, circula en blanco para llenarlo con arreglo á los espacios que contiene, y del cual los ciudadanos Pagadores tomarán los datos correspondientes para practicar los asientos relativos á la cuenta JORNALES Y SALARIOS.

Modelo nº 1.

ALTA y BAJA de las herramientas del Camino de México á Querétaro, correspondiente al mes de la fecha.

	Barretas.	Barretillas.	Barretas volantes.	Zapapicos.	Tlalachas.	Hachas.	Mazos.	Palas fierro.	Palas madera.	MOTIVOS QUE LAS CAUSAN.
Existencia en 1º del actual...........	20	8	1	32	40	20	3	40		
Entrada en el mismo mes...........	10								30	Por compra.
SUMA............	30	8	1	32	40	20	3	40	30	
Salida..........................								1		Extraviada por el peon Antonio Trinidad.
Existencia para el mes de Agosto....	30	8	1	32	40	20	3	39	30	

La Soledad, Julio 31 de 1870.

Vº Bº
Firma del Ingeniero Director.

Conforme.
Firma del Pagador.

Firma del Sobrestante Mayor.

NOTA.—Diariamente cuidará el Sobrestante Mayor de llevar la Alta y Baja de la herramienta, y cada mes entregará al C. Director un estado como el presente, para que despues de visado bueno lo pase este al C. Pagador, el cual, en vista de él, formará la revision con la cuenta relativa. En el presente caso véase el asiento penúltimo del Diario General correspondiente al mes actual. El repetido Pagador llevará un libro adonde vaciará estos estados, y lo titulará *Libro de Herramientas de la Pagaduría, etc.*, remitiendo á la Tesorería General el estado original presentado por el Sobrestante Mayor.

Modelo nº 2.

ALTA y BAJA de las herramientas del Camino de México á Querétaro, correspondiente al mes de la fecha.

	Barretas.	Bar-retillas.	Barretas volantes.	Zapapicos.	Tlalachas.	Hachas.	Mazos.	Palas fierro.	Palas madera.	Cubetas.	Azadones	Cucharas	Pisones.	Poleas sencillas	Poleas dobles.	@ cable 1 pulgada diámetro.	Motivos que las causan.
Exª el dia 1º Entª el mes.	30	8	1	32	40	20	3	39	30	 40	 20	 36	 30	 6	 4	 25	 por compra.
Suma...... Salida	30	8	1	32	40	20	3	39	30 6	40 6	20	36	30	6	4	25	 Inutiliz. y extrs
Exª pª Sbre.	30	8	1	32	40	20	3	39	24	34	20	36	30	6	4	25	

La Soledad, Agosto 31 de 1870.

Vº Bº
Firma del Ingeniero Director.

Conforme.
Firma del Pagador.

Firma del Sobrestante Mayor.

Modelo nº 2

OBRAS DEL MINISTERIO DE FÓMENTO.

AÑO FISCAL DE 1º DE JULIO DE 1871 A 30 DE JUNIO DE 1872.

INVENTARIO de las existencias pertenecientes al **Camino de México á Querétaro,** *á cargo del ciudadano director A. B., practicado en 1º de Julio de 1871.*

	CARROS Y APEROS.						
5	Carros de dos ruedas.......á	$115 00		575	»		
18	Carretillas.................á	10 00		180	»		
1	Rueda de refaccion.......en			40	»		
1	Docena camas............en			2	»		
15	Fustes.......................á	1 00		15	»		
20	Pares guarniciones.........á	2 50		50	»		
4	Idem tirantes...............á	1 00		4	»		
9	Volanderas.................á	1 00		9	»	875	»
	GANADO.						
10	Mulas, segun resª adjunta..á	25 00		250	»		
1	Caballo, ídem idem.......en			30	»		
1	Idem manco, idem idem...en			12	»	292	»
	HERRAMIENTA.						
20	Barretas con peso de 562 libras fierro.....................á	20 00	q.	112	40		
10	Idem con peso de 260 libras fierro.....................á	21 00	,,	54	60		
8	Barretillas con peso de 96 libras fierro................á	20 00	,,	19	20		
1	Barreta volante, peso de 9@, á	24 00	,,	54	»		
32	Zapapicos..................á	3 00		96	»		
40	Tlalachas fierro............á	4 50		180	»		
19	Hachas con peso de 265.94 @ á	16 00	,,	42	55		
3	Mazos fierro................á	8 00		24	»		
	A la vuelta.............$			582	75	1,167	»

	De la vuelta............$		582	75	1,167	»
39	Palas fierro................á	$ 24 00 doc.	78	»		
24	Palas madera................á	1 00	24	»		
34	Cubetas......................á	1 25	42	50		
20	Azadones....................á	2 50	50	»		
36	Cucharas.....................á	1 00	36	»		
30	Pisones.......................á	0 75	22	50		
6	Poleas sencillas............á	4 50	27	»		
4	Idem dobles.................á	7 00	28	»		
25	@ cable, 1 pulgada de diám. á	8 00	200	»	1,090	75
	MATERIALES.					
100	Morillos de 7 varas, 4 × 3...á	62 00 ciento.	62	»		
8	Metros cúbicos de piedra, á $ 5 vara cúbica..............		68	»		
18	Arrobas de cal.............á	0 30	5	40		
1000	Ladrillos.....................á	7 00 millar.	7	»	142	40
	MUEBLES Y ENSERES.					
1	Bufete pintado............en		12	»		
1	Mesa blanca...............en		3	»		
4	Sillas tule....................á	2 00	8	»		
1	Caja fierro para dinero....en		35	»		
1	Estante.......................en		7	»		
6	Cajones.......................á	1 50	9	»		
1	Tintero.......................en		1	»	75	»
	HERRAMIENTA INUTILIZADA.					
	Valor que representan los restos de la inutilizada y sin uso....................				12	50
	Suma este Inventario............$				2,487	65

Querétaro, Julio 1º de 1871.

Vº Bº
Firma del Ingeniero Director.

Conforme.
Firma del Pagador.

Recibí lo que lista este Inventario.
Firma del Sobrestante Mayor.

INSTRUCCIONES para la formacion de los Asientos Complementarios y Análisis correspondientes al 30 de Junio de cada año fiscal, fecha en que termina y en la que deben remitirse cerrados los libros de cada una de las Pagadurías de Caminos de la República, á la Tesorería General de la Nacion.

Para la formacion de dichos asientos se ha supuesto que en el 30 de Junio de 1871 los modelos de los libros á que se hace referencia guardarian el estado que tienen en 31 de Agosto de 1870.

ANÁLISIS DE LOS SALDOS.

La balanza general número 2, correspondiente á los dos meses corridos de 1º de Julio á 31 de Agosto de 1870, arroja los siguientes saldos.

	DEUDORES.		ACREEDORES.	
Tesorería General	»	»	5,496	38
Caja	708	33		
Carros y Aperos	993	»		
Ganado	292	»		
Herramienta	1,090	75		
Materiales	2,350	»		
Muebles y Enseres	87	»		
Director A. B	50	»		
Vales á Cobrar	400	»		
Kramer y Compañía	»	»	487	20
Herramienta inutilizada	12	50		
SUMAS $	5,983	58	5,983	58

Comencemos por la cuenta general *MATERIALES*.

El libro auxiliar de este ramo nos da á conocer las existencias, que valorizadas, importan lo siguiente:

100 morillos de 7 varas 4×3, á $ 62 ciento.	62	»		
8 metros cúbicos de piedra, á $ 5 vara cúbª	68	»		
18 @ cal á $ 0 30	5	40		
1,000 ladrillos á $ 7 millar	7	»	142	40
El débito de esta cuenta, que constituye su saldo segun la balanza, por el costo de todas las compradas, es de			2,350	»
Y por consecuencia se han empleado en las obras, en el tiempo trascurrido, materiales por valor de			2,207	60
Este análisis da lugar al asiento sigte.:				
1870. Junio 30.				
TESORERÍA GRAL. á MATERIALES.	*2,207*	*60*		
Dos mil doscientos siete pesos sesenta centavos valor de los empleados en las obras de este camino en el año fiscal que termina hoy, segun el libro auxiliar del ramo			*2,207*	*60*

Cuyo anterior asiento quedaria comprobado con la copia mensual que se remita á la Tesorería General, de la entrada y salida de materiales, y en esta fecha el estado general que comprenda todo el movimiento del año fiscal á que se refiera.

Esta operacion tiene por objeto dar á conocer cómo deberá procederse para acreditar la cuenta *Materiales*, del valor de los empleados en la obra de un camino en determinado tiempo, y en el precedente caso se ha supuesto todo un año económico; pero deberá practicarse mensualmente bajo la misma fórmula y sistema de comprobacion con la citada copia mensual de la entrada y salida de materiales.

Pasemos al ramo de *HERRAMIENTA*.

Su saldo deudor de $1,090 75 debe representar el valor de la existente, pero unas piezas han mermado ó disminuido y las otras se han deteriorado; las primeras por ser valorizadas por peso ó medida, y las segundas por haberlo sido por número.

Estas diversas diferencias no deben considerarse en el análisis de esta cuenta para descontar del valor que representen las existencias esa merma, diminucion ó deterioro, sino conservar todas las piezas con el primitivo peso, medida y número, hasta que inutilizadas por el uso deban desecharse del trabajo, para cuyo fin queda establecida la cuenta de *Herramienta inutilizada*, de la cual nos vamos á ocupar en seguida.

De este análisis resulta la consecuencia siguiente: que el saldo deudor del ramo de *Herramientas* por el valor de $1,090 75, no sufre variacion alguna al cerrar los libros de la Pagaduría. Él representa el valor de las existencias, aunque estas lo tengan inferior; mas al abonar esta cuenta por el débito de la de *Herramienta inutilizada* por todas las piezas rotas é inutilizadas, se cuidará de hacerlo siempre con el valor á que entraron, es decir, al precio de compra segun factura.

Sigamos con la cuenta *HERRAMIENTA INUTILIZADA*.

Su saldo deudor de $12 50 nos representa el primitivo costo de esta herramienta, de cuyo valor no puede adeudarse en esta fecha á la Tesorería General para saldar aquella cuenta, porque aunque la calificacion que se le ha dado es de *inutilizada*, no por eso en la actualidad no vale nada; pues por ejemplo, en el caso que nos ocupa, los aros de fierro de las seis cubetas destruidas tienen algun valor, y en general toda la herramienta inutilizada por la cuenta llamada así, tiene un valor que correspondiendo al erario nacional, no puede ni debe despreciarse. Por otra parte, es de la responsabilidad del empleado á cuyo cargo queda esa herramienta, dar cuenta de ella siempre que se le pida por la superioridad.

Así pues, solo por previo aviso de la Tesorería General para la venta de los fragmentos ó restos de la herramienta inutilizada, se podrá disponer de ella, y despues de abonar á esa cuenta el importe de la venta, su saldo siempre deudor deberá cargarse á la cuenta de la referida Tesorería General, como costo líquido que han tenido las piezas de herramienta desde su compra hasta la venta de los últimos restos que conservaran valor alguno.

Prosigamos con la cuenta de *CARROS Y APEROS.*

El saldo deudor de esta cuenta no solo representará el valor de los carros y aperos existentes, sino que tambien pueden estar en él comprendidas las cantidades invertidas en gastos de reparacion.

Despues de practicado el avalúo de ellos en vista del estado que en 30 de Junio guarden, se deducirá esta cantidad del referido saldo, y la resta será el deterioro ó descuento que deberá cargarse á la cuenta de la Tesorería General.

Segun el débito de la cuenta, su costo ha sido de............................	993	»		
Verificando su valorizacion segun Inventario número 2, asciende á..........	875	»		
Luego su deterioro es de..............			118	»
En el presente caso, la cuenta de *Carros y Aperos* no encierra más valor que el costo; pero en todas ocasiones se procederá como antes se ha practicado.				
Del anterior análisis resulta el asiento siguiente:				
1871. Junio 30.				
TESORERÍA Gral. á CARROS y APEROS.			*118*	»
Ciento diez y ocho pesos valor del deterioro que han tenido los carros y aperos de este camino, en el año fiscal de 1870 á 1871, como se ve en seguida por el cómputo siguiente:				
Valor de su costo (y composturas por conservacion si las hay)................. $ 993				
Valen en la actualidad segun inventario remitido á esa Tesorería General... 875				
Deterioro que han sufrido en el año fiscal citado, y que se carga á dicha Tesorería.	*118*	»		

La cuenta de *GANADO* es semejante á la anterior.

Si los animales que lo componen han rebajado de valor, la diferencia se de-

berá cargar á la Tesorería General de la Nacion, á fin de cada año cuando se valoricen, ó inmediatamente si alguno muere. Suponiendo que en el presente ejemplo valen lo mismo que en 1º de Julio de 1870, no habrá lugar á la formacion de asiento.

La de *MUEBLES y ENSERES* está en el mismo caso que las dos cuentas precedentes.

Supongamos que en la actualidad valen menos por rotura de una silla y deterioro.				
Su valor, segun el saldo de la Balanza que se analiza ó inventario número 1, ha sido de..............................	87	»		
El importe de la silla y deterioro, se estima en..............................	12	»		
Valen hoy segun inventario remitido con esta fecha á la Tesorería General........	75	»		
Y por consecuencia se forma el asiento siguiente:				
——— ***1871. Junio 30.*** ———				
TESORERÍA á MUEBLES y ENSERES.			*12*	»
Doce pesos importe del deterioro que han sufrido y rotura de una silla que quedó inútil..	*12*	»		

La cuenta de *CAJA* tiene un saldo deudor de $708 33 cs., que representa el numerario ó efectivo existente, y es invariable en todas ocasiones cuando no hay movimiento de aquella especie de valores.

El *C. DIRECTOR A. B.*, que adeuda $50, no tiene variacion alguna en su cuenta personal, y pasa á los nuevos libros con su saldo deudor, hasta que lo cubra con la deduccion de la tercera parte de su sueldo, como se ha verificado en los meses corridos, y conforme con lo dispuesto por la Tesorería General.

La cuenta de *VALES á COBRAR* representa el valor de los existentes números 3 y 4, que están pendientes de cobro hasta su vencimiento, y por consiguiente es tambien invariable.

La cuenta de *KRAMER y COMP.* tiene un saldo acreedor de $487 20 cs.,

para cuyo pago corre el plazo estipulado, y por tanto permanece esta cuenta en el mismo estado, hasta no ser satisfecha por saldo.

Nos queda ahora la *TESORERÍA GENERAL DE LA NACION*, cuya cuenta, despues de pasados los asientos precedentes, permanecerá siempre acreedora, y pasará á los libros del siguiente año con el saldo que tenga en el anterior.

Hechos todos los análisis de los saldos que arrojen las distintas cuentas abiertas en los libros de una Pagaduría de Caminos, se formularán los asientos complementarios á que hubiese lugar, procurando siempre la simplificacion de ellos, reconcentrándolos si fuere posible en uno solo.

En esta vez fácil será cumplir con esa simplificacion, y al efecto, de todos los asientos formulados se puede formar el siguiente:

1871. Junio 30.				
TESORERÍA GRAL. á DIVERSOS.	*2,337*	*60*		
Dos mil trescientos treinta y siete pesos sesenta centavos, valor que se carga á esa Tesorería General por los diversos gastos invertidos en el camino de México á Querétaro en el año fiscal que termina hoy, y por los cuales se acredita á los ramos siguientes:				
á MATERIALES.				
Dos mil doscientos siete pesos sesenta centavos, valor de los empleados en las obras de ese camino en el año citado, segun libro auxiliar del ramo y estado general remitido á esa Tesorería, del cual resulta la comparacion sigte.:				
Valor de los comprados en el año. $ 2,350 00				
Valor de los existentes, segun inventario formado para el año siguiente, que comienza mañana.... 142 40				
Importan los empleados en este año económico.........................			*2,207*	*60*
Al frente..............	*2,337*	*60*	*2,207*	*60*

Del frente..................	2,337	60	2,207	60
á CARROS y APEROS.				
Ciento diez y ocho pesos valor del deterioro que han tenido los carros y aperos de este camino, en el repetido año fiscal, como se ve en seguida por el cómputo siguiente:				
Valor de su costo (y composturas por conservacion y reparacion si las hay)......................... 993 00				
Valen en la actualidad........ 875 00				
Deterioro que han sufrido................			118	»
á MUEBLES y ENSERES.				
Doce pesos importe del deterioro que han sufrido y valor de una silla inutilizada.......			12	»

Cuyo anterior asiento consta á fojas 10 del modelo Diario General.

Pasados que sean al Libro Mayor los diversos asientos, ó bien el general simplificado, se forma una nueva Balanza, como se ve por el modelo de ellas número 3, que sirve para conocer los saldos deudores y acreedores definitivos que cada ramo ó cuenta arroje en el año fiscal, y los cuales deberán formar el principio de la nueva cuenta general en el siguiente año.

Estos asientos tienen dos objetos principales: 1º Complementar la cuenta del año que se termina, y 2º, preparar los libros para poderlos cerrar. La nueva Balanza comprueba el movimiento general, y sus saldos serán la base en que descanse la apertura de los nuevos libros para la cuenta siguiente.

Veamos, pues, la manera de proceder para cerrar los libros y remitirlos á la Tesorería General.

La Balanza Complementaria citada, número 3, presenta los siguientes:

		SALDOS.			
		Deudores.		Acreedores.	
1	*Tesorería General.........................*	»	»	3,158	78
2	*Caja.....................................*	708	33	»	»
3	*Carros y aperos..........................*	875	»	»	»
	A la vuelta.................	1,583	33	3,158	78

	De la vuelta	*1,583*	*33*	*3,158*	*78*
4	*Ganado*	*292*	»	»	»
5	*Herramienta*	*1,090*	*75*	»	»
6	*Materiales*	*142*	*40*	»	»
7	*Muebles y Enseres*	*75*	»	»	»
8	*Director A. B.*	*50*	»	»	»
9	*Vales á Cobrar*	*400*	»	»	»
10	*Kramer y Compañía*	»	»	*487*	*20*
11	*Herramienta inutilizada*	*12*	*50*	»	»
	Sumas	*3,645*	*98*	*3,645*	*98*

De cuyo estado resultan los siguientes análisis:

1º Las cuentas deudoras del número 2 al 7, 9 y 11, encierran en sus saldos los valores de los objetos existentes que cada una de ellas representa.

2º La del Director, número 8, la cantidad que aun adeuda por el anticipo que se le hizo.

3º El crédito de Kramer y Compañía, segun la cuenta número 10, es el saldo á su favor que debe satisfacérsele por su factura á plazo; y

4º El crédito de la Tesorería General, cuenta número 1, es el valor que la Nacion tiene en diversos objetos representados por las cuentas de los libros de la Pagaduría del camino de México á Querétaro.

La primera parte queda comprobada con el inventario número 2, que se remitirá á la Tesorería.

La segunda, tercera y cuarta, con la Balanza Complementaria y los libros que igualmente deben remitirse á la propia Tesorería.

Haciendo uso ahora del método más simplificado para cerrar los libros, sujeto siempre al sistema de partida doble, formaremos un asiento compuesto para saldar todas las cuentas, acreditando á las que son deudoras y adeudando á aquellas que sean acreedoras recíprocamente las unas por las otras, en esta forma:

1871. Junio 30.

DIVERSOS á DIVERSOS.

Tres mil seiscientos cuarenta y cinco pesos noventa y ocho centavos, valor de los saldos

deudores y acreedores que arrojan en esta fecha las cuentas de los libros de esta Pagaduría que se saldan para cerrar los del año fiscal que fina hoy, como sigue:				
TESORERÍA GENERAL.				
Tres mil ciento cincuenta y ocho pesos setenta y ocho centavos, saldo acreedor en esta fecha que pasa al Libro Mayor folio 1 del siguiente año fiscal......	3,158	78		
KRAMER y COMPAÑÍA.				
Cuatrocientos ochenta y siete pesos veinte centavos, saldo acreedor en esta fecha que pasa al Libro Mayor folio 2, del siguiente año fiscal......	487	20		
á CAJA.				
Setecientos ocho pesos treinta y tres centavos, saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio 3, del siguiente año fiscal......			708	33
á CARROS y APEROS.				
Ochocientos setenta y cinco pesos, saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio 4, del siguiente año fiscal......			875	»
á GANADO.				
Doscientos noventa y dos pesos, saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio 5, del siguiente año fiscal......			292	»
á HERRAMIENTA.				
Mil noventa pesos setenta y cinco centavos, saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio 6, del siguiente año fiscal......			1,090	75
á MATERIALES.				
Ciento cuarenta y dos pesos cuarenta cen-				
A la vuelta......	3,645	98	2,966	08

De la vuelta................	*3,645*	*98*	*2,966*	*08*
tavos, saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio 7, del siguiente año fiscal.............			*142*	*40*
á MUEBLES y ENSERES.				
Setenta y cinco pesos, saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio 8, del siguiente año fiscal..............................			*75*	»
á HERRAMIENTA INUTILIZADA.				
Doce pesos cincuenta centavos, saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio 9, del siguiente año fiscal...........................			*12*	*50*
á DIRECTOR A. B.				
Cincuenta pesos, saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio 10, del siguiente año fiscal.			*50*	»
á VALES á COBRAR.				
Cuatrocientos pesos, saldo deudor que pasa al Libro Mayor folio 11, del siguiente año fiscal.............................			*400*	»

Este asiento compuesto descansa en la regla general establecida como principio fijo, de que la suma de todos los débitos de las cuentas es siempre igual á la de todos los créditos de las mismas, y por consecuencia la suma de los saldos deudores igual á la suma de los saldos acreedores.

El referido asiento se halla á fojas 10 del modelo Diario General.

De este modo quedarán cerrados los libros como se ve por los precedentes modelos, y se remitirán á la Tesorería General de la Nacion.

Para la apertura de los nuevos, se tendrá por base el asiento anterior invertido para que cada una de las cuentas aparezca con su legítimo débito ó crédito, remitiendo á la Tesorería General el inventario número 2, que en union del Corte de Caja correspondiente al mes de Junio de 1871, compruebe el repetido asiento de apertura.

Circular.—Julio 5 de 1875.

Los pagadores proporcionarán las noticias que sean necesarias á los inspectores cuando visiten los trabajos.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 428.—Con fecha 30 de Junio último, me dijo el C. Ministro de Fomento lo que sigue:

«Como el inspector de caminos C. Angel Anguiano acaba de visitar el tramo de México á Cuernavaca, necesita para rendir su informe que el pagador respectivo le suministre algunos datos referentes á las obras.—En tal virtud dispone el Presidente que dé vd. sus órdenes respectivas á aquel empleado, previniendo á todos los pagadores, como regla general, que proporcionen las noticias que sean necesarias á los inspectores cuando visiten los trabajos.»

Y lo traslado á vd. para su inteligencia y cumplimiento, esperando me acuse recibo de esta circular.

Independencia y libertad. México, Julio 5 de 1875.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano....

PAGADORES.—Sobre comprobacion de cuentas de los pagadores en caso de ausencia de los directores. Véase la circular núm. 135 de 19 de Junio de 1869 en la palabra CUENTAS.

PAGOS.—Disposiciones relativas. Véase la circular de 31 de Marzo de 1875 en la palabra CORTES DE CAJA.

PACHUCA.

Decreto.—Julio 18 de 1842.

Establecimiento de un peaje para la construccion de un camino entre Pachuca y el Mineral del Monte.

El Exmo. Sr. Presidente provisional de la República se ha servido expedir el decreto que sigue:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, etc., sabed:*

«Que en uso de las facultades que me concede la sétima de las bases acordadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se establecerá un peaje entre la ciudad de Pachuca y el Mineral del Monte, y su producto se invertirá en la construccion de un camino de ruedas entre ambas poblaciones, debiendo ser en su figura, calidad de su piso y elevacion de sus cuestas, igual al que existe entre el Mineral del Monte y la hacienda de metales de Regla, pudiendo tener alguna más anchura si la comision encargada de su construccion lo juzgare conveniente.

«Art. 2º Las cuotas que deberán pagarse, serán:

Por cada coche ó carro de cuatro ruedas, cuatro reales.

Por cada carruaje de dos ruedas, dos reales.

Por cada caballo ó mula montado ó cargado, medio real.

Por cada una de las mismas bestias sin carga, una cuartilla.

Por cada burro cargado, una cuartilla.

Por cada uno sin carga, un octavo.

«Se exceptúan del pago de estas cuotas las bestias que en actos del servicio usen los militares; las que entren á Pachuca y al Mineral del Monte con comestibles de primera necesidad, y las que salgan de los mismos lugares con metales para las haciendas de beneficio que estén fuera de aquellos; y se exceptúan, por último, los carruajes y bestias

que conduzcan herramientas, pasturas, leña y cualesquiera otros materiales para el laboreo de las minas y beneficio de metales.

«Art. 3º Para aumento del fondo creado por el artículo anterior, se gravará con cuatro granos de contribucion cada arroba de pulque que se consuma en los dos minerales expresados; y este impuesto cesará luego que se haya concluido la construccion del camino.

«Art. 4º Tanto la recaudacion de los insinuados arbitrios como su administracion é inversion, y la direccion de las obras del camino, estarán bajo la inspeccion del Gobierno del Departamento de México y sujetos á sus disposiciones.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Decreto.—Mayo 28 de 1873.

Se concede una subvencion de 5,000 pesos por cada kilómetro de ferrocarril que el C. Justino Fernandez ó la Empresa que él forme al efecto, construyan entre la ciudad de Pachuca y cualquier punto de la vía férrea de México á Veracruz.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Ar. 1º Se concede una subvencion de 5,000 pesos por cada kilómetro de ferrocarril que el C. Justino Fernandez ó la Empresa que él forme al efecto, construyan entre la ciudad de Pachuca y cualquier punto de la vía férrea de México á Veracruz. El máximum de esta subvencion no excederá de 250,000 pesos.

«Art. 2º El ferrocarril tendrá un metro cuarenta y cinco centímetros de ancho, y en su construccion la Empresa procederá de acuerdo con

el Ejecutivo federal y conforme á lo prevenido en el reglamento de 7 de Diciembre de 1867.

«Art. 3º Los diez primeros kilómetros de ferrocarril estarán concluidos dentro de diez y ocho meses, y el resto dentro de tres años contados desde la promulgacion de esta ley. En caso contrario quedará insubsistente la concesion para lo que no se hubiere construido.

«Art. 4º La Empresa podrá tomar por causa de utilidad pública, previa indemnizacion, los terrenos, edificios y materiales de construccion de propiedad particular que fueren necesarios para el establecimiento de la vía ó de sus dependencias. La indemnizacion se fijará por dos peritos, teniendo en cuenta lo que la propiedad respectiva pague por contribucion predial. De estos dos peritos, nombrará uno cada parte, y ambas, antes de comenzar á actuar, designarán un tercero para que decida en caso de discordia; pero si no estuvieren de acuerdo en la designacion del tercero, este será nombrado por el juez federal competente. Si dichos terrenos ó materiales de construccion fueren propiedad federal, serán cedidos gratuitamente á la Empresa.

«Art. 5º Los materiales y útiles de procedencia nacional ó extranjera que á juicio del Ministerio de Fomento fuesen necesarios para la construccion, reparacion y explotacion de la vía y de sus estaciones y demas dependencias, serán libres de toda contribucion é impuesto, por espacio de cincuenta años, contados desde esta fecha, limitándose por el propio Ministerio la cantidad de dichos materiales y útiles que deba gozar de esta exencion. Durante el mismo tiempo no podrán ser gravados por contribucion de ningun género, ni el camino, ni sus dependencias naturales, ni los capitales que en ellos se inviertan.

«Art. 6º La Empresa queda obligada á consentir bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, en que sobre la vía, objeto de la presente ley, transiten máquinas, carruajes y trenes pertenecientes á otras empresas, y á conducir gratuitamente y en departamento especial, la correspondencia, impresos y empleados despachados por las administraciones de correos.

«Art. 7º Cuando haya percibido la subvencion, quedará la Empresa

obligada á no cobrar cuotas superiores á las que expresan las siguientes tarifas:

A

Para el trasporte de pasajeros:

Primera clase,		2 centavos por kilómetro.			
Segunda	,,	1½	,,	,,	,,
Tercera	,,	1	,,	,,	,,

B

Para el trasporte de cada tonelada de mercancías:

Primera clase,		10 centavos por kilómetro.			
Segunda	,,	8	,,	,,	,,
Tercera	,,	6	,,	,,	,,

C

Para el tránsito de trenes pertenecientes á otras personas:

Sesenta por ciento del monto del flete, computado segun la tarifa correspondiente.

D

Para trasporte de personas y cosas empleadas en servicio de la Federacion:

Veinticinco por ciento de las cuotas que correspondan, segun las tarifas comunes.

«Art. 8º La Empresa ó Compañía, será siempre mexicana, aun cuando se forme en el extranjero, y estará sujeta á la jurisdiccion de los tribunales de la República, en todo aquello cuya causa y accion tengan lugar dentro de su territorio. La misma Empresa y todos los extranjeros y los sucesores de estos que tomaren parte en sus negocios, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo cuanto á ella se refiera; nunca podrán alegar respecto de los títulos relacionados con la Empresa derechos de extranjería bajo cualquier pretexto que sea, y solo tendrán para hacerlos valer,

los derechos y medios que las leyes de la República conceden á los mexicanos.

«Palacio del Poder Legislativo de la Union. México, Mayo 28 de 1873. —*Manuel Romero Rubio*, diputado presidente.—*F. Michel*, diputado secretario.—*R. Gomez*, diputado secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 28 de Mayo de 1873.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Mayo 28 de 1873.—*Balcárcel.*—Ciudadano....

PEAJES.

Suprema órden de 5 de Junio de 1793.

Contribucion que se establece para la composicion de caminos.

Este ramo tambien se adeuda en el puerto de Veracruz, consecuente á órden de la superioridad de 15 de Julio de 1772: se colecta por el oficial mayor de la real aduana, quien mensualmente entera sus productos en la tesorería principal de ejército y real hacienda; y contribucion de este derecho, la hacen los que trafican de aquella ciudad por los caminos de Orizaba y Jalapa, á razon de uno y medio reales cada carga, y un real cada bestia de silla ó sobornal, con destino á la composicion de caminos; y los que transitan por el segundo de estos que deben pasar por la barca del rio de la Antigua, pagan por este motivo de yentes y vinientes un real por cada carga, silla ó sobornal, y otras cuotas las literas, volantes, coches y cargas de indios, todo con destino á los gastos de barcas: y los valores de estos dos impuestos, en el mismo quinquenio de ochenta y siete á noventa y uno, fueron los siguientes:

Años.	Valores.		
1787	$ 11,929	2	6
1788	17,517	6	0
1789	20,353	5	0
1790	17,038	7	0
1791	28,420	4	4
Suma	$ 95,260	0	10
Año comun	$ 19,052	0	2

Agosto 21 de 1824.

Sobre designacion de los productos del peaje en un quinquenio.

El Supremo Poder Ejecutivo se ha servido mandar que los consulados envien á este Ministerio una razon de sus productos en el último quinquenio por el ramo del peaje y el de avería con separacion; con noticia de los capitales que sobre cada uno reconoce (por la lista individual), y tambien del estado del pago de sus premios; lo que aviso á V. S. de órden de S. A. S. para el cumplimiento de lo que le toca.

Dios y libertad. México, Agosto 21 de 1824.—*Esteva.*

Noviembre 4 de 1824.

Sobre derechos de peaje.

Aplicados por la Soberanía de la Federacion á las rentas generales de esta, aunque con destino al crédito público, los ramos de avería y peaje que antes han sido administrados y distribuidos por los consulados de México, Veracruz y Guadalajara, ha determinado el Exmo. Sr. Presidente de los Estados-Unidos Mexicanos arreglar su recaudacion en los términos siguientes:

AVERIA.

1º Formaban el total de este derecho en poder del consulado de México un 25 al millar principiado á establecer por un 6 el año de 1652 y

aumentado sucesivamente hasta el de 1811. El del consulado de Veracruz consiste en el 1 por 100 con los nombres de ordinaria y extraordinaria por mitad, y el de Guadalajara es en todo igual.

2º Dichas tres corporaciones nombraron recaudadores en los puertos, y comisionados en diversos puntos, á quienes dieron sus respectivas instrucciones y asignaron el emolumento ó sueldo que consideraron justo.

3º Bajo este sistema han cesado los consulados en la administracion de la avería, que ha pasado á la hacienda pública, como parte de las rentas generales que queda á disposicion del Supremo Gobierno.

4º Debiendo él mismo determinar ahora lo consiguiente á la traslacion del derecho de que trato, ha resuelto que cesen todos los recaudadores y comisionados de todas clases que los tres consulados tenian en las oficinas y fuera de ellas, destinados á su servicio, y consiguientemente los sueldos, gratificaciones, ayudas de costa ó asignaciones que disfrutaban por sus trabajos en el ramo de avería.

5º La recaudacion de este en los mismos puertos en que la tenian establecida los consulados, seguirá á cargo de los empleados de la Federacion que hoy sirven las aduanas marítimas, quienes llevarán cuenta y razon de sus productos, con la independencia y separacion que corresponde á que en cualquier tiempo se pueda dar una noticia exacta de sus valores.

6º Ningun empleado cobrará por este nuevo trabajo obvencion ni sobresueldo.

7º La exaccion del derecho sin variar la cuota antes establecida, ni la baja que algunos efectos gozaban, ni la libertad que á otros les estaba concedida, se hará en las aduanas marítimas en los propios términos que las referidas corporaciones tenian establecidos y se practicaba antes del 16 de Octubre en cuanto á aforos ó precios, pues en estos mismos pasa á la hacienda pública el ramo.

8º Como por efecto del nuevo sistema no tiene el Supremo Gobierno oficinas terrestres donde hacer las exacciones, y segun el antiguo pagaban en México los efectos que se guiaban con tal destino, se les cobra-

rán ahora á estos en los puertos correspondientes por los empleados de sus aduanas los derechos respectivos de la avería que anteriormente venian á adeudar á esta capital por órden especial de la corporacion, á quien resultaba ventaja en el mayor aforo.

9º Los productos de la avería han de entrar en el arca donde todos los rendimientos de las aduanas marítimas, ínterin que otra cosa se dispone, llevándose la distincion en los libros de las mismas.

10. En los documentos de conduccion de los efectos, así como se ha de estampar el que han satisfecho el derecho de internacion, así tambien se ha de expresar que han pagado el derecho de avería si lo adeudaron, y si no, se explicará igualmente.

11. Los empleados que nuevamente se encargan de la administracion de este ramo, harán extensivas á la responsabilidad de su manejo las fianzas con que han caucionado el de los demas puestos á su cuidado.

PEAJE.

1º Esta contribucion girará segun sus reglamentos ó aranceles que los comisarios generales habrán obtenido ú obtendrán de los consulados.

2º Dichos aranceles han de observarse por ahora sin innovacion alguna.

3º Tambien han de continuar las garitas ó parajes señalados en los caminos, para exigir el tanto establecido segun la clase de carruaje ó bestia, con sus actuales recaudadores, si al comisario general nada constare contra la conducta de alguno.

4º En los lugares, como por ejemplo Orizaba, en que la recaudacion del peaje se halla cometida á los empleados de la Federacion ó del Estado respectivo que tienen este encargo por comision á más de su empleo, cesarán en ella, quedando por consiguiente sin el sobresueldo ó asignacion de cualquiera clase que les estuviese hecha sobre el peaje.

5º El comisario general á quien toque, cuidará en caso necesario de

elegir un cesante con el sueldo de su anterior destino, pagadero de los productos del peaje, que lo cobre en el sitio acostumbrado.

6º Los comisionados que por órden de los consulados reunian los productos del derecho de que trato en los pueblos de sus residencias, darán por conluida su comision entregando al comisario los caudales que se hallen en su poder, y cesando por consiguiente en la percepcion de aquel sueldo ó tanto por ciento que antes disfrutaban.

7º El comisario general reunirá los productos del peaje diaria ó semanariamente en las oficinas de sus subalternos en los pueblos de su distrito á la distancia que gradúe más cómoda, ó para disponer de ellos segun las órdenes del Supremo Gobierno, ó para traerlos con igual fin á la comisaría en los últimos dias de cada mes.

Las dos instrucciones que preceden se circularán á los comisarios generales y demas á quienes corresponda, acompañándoles el competente número de ejemplares para su exacto cumplimiento por los unos, y noticia y gobierno de los otros, pues así se ha servido mandarlo el Exmo. Sr. Presidente de los Estados-Unidos Mexicanos.

México, 4 de Noviembre de 1824.—*Esteva.*

Noviembre 24 de 1824.

Recoleccion de existencias del ramo de peajes.

El Exmo. Sr. Presidente se ha servido disponer que inmediatamente se recojan por todos los comisarios generales provisionales á quienes corresponda, cuantos fondos existentes haya al recibo de esta órden por razon de productos de peajes en poder de cualesquiera cobradores, comisionados ú otras personas, haciendo inmediatamente trasladar esas sumas en México á la Tesorería general, y en los lugares foráneos en las tesorerías de las comisarías respectivas, verificándose los enteros con la cuenta y separacion respectiva á efecto de que en todo tiempo pueda saberse el total entero por este ramo, su procedencia, el tiempo á que pertenezca la recaudacion, por quién se hizo y todo lo demas que conduzca á la debida claridad y exactitud; en el concepto de que, al acusar-

me V. S. el recibo de esta órden, me dará cuenta de las providencias que en su vista haya tomado y de los resultados que tengan.

Dios y libertad. México, Noviembre 24 de 1824.—*Esteva.*

Febrero 5 de 1825.

Reunion de noticias de productos de este ramo.

El Exmo. Sr. Presidente se ha servido disponer remita V. S. razon del producto que ha tenido el ramo del peaje establecido en su demarcacion, desde el dia en que lo recibió á nombre de la Federacion, hasta 31 del próximo pasado Diciembre, con especificacion de los puntos en que se halle situado, qué número de dependientes tiene en cada uno, las asignaciones que disfrutan y el reglamento ó instruccion á que respectivamente se sujetan, de que acompañará V. S. copia; manifestando los medios ó arbitrios que le parezcan adaptables ó prudentes, para mejorar este establecimiento combinando el interes de la Federacion con el menos perjuicio posible de los contribuyentes. Dígoselo así de órden suprema para su cumplimiento, esperando me acuse el recibo de esta.

Dios y libertad. México, Febrero 5 de 1825.—*Esteva.*

Marzo 9 de 1825.

Reunion de noticias de lo recaudado por el peaje, desde 16 de Octubre á fin de Diciembre de 1825.

Conforme á lo que comuniqué á V. S. en circular de 5 de Febrero anterior, me manda el Presidente de los Estados-Unidos Mexicanos decir á V. S., como lo ejecuto, que á la mayor brevedad remita la cuenta de lo recaudado por contribucion de peaje, desde 16 de Octubre hasta 31 de Diciembre último, con los documentos que acrediten el cargo y la data, con el informe de esa Contaduría, los libros ó apuntes que se hayan llevado en cada garita; copia del reglamento ó aranceles que rijan sobre la materia, como de las tarifas que señalan el tanto por ciento, que se exige á cada clase de bestias ó carruajes; cuyos documentos, si no

los ha recibido V. S., los pedirá al consulado, y lista de los nombres, sitios y sueldos de los recaudadores: lo que comunico á V. S. para su cumplimiento.

Dios y libertad. México, 9 de Marzo de 1825.—*Esteva.*

PEAJES.—Establecimiento de una junta para cuidar de los caminos que estaban á cargo del consulado, y pago de capitales impuestos en el ramo de peajes. Véase el decreto de 11 de Setiembre de 1827 en la palabra CAMINOS.

Febrero 11 de 1831.

Los oficiales de la guarnicion que no acrediten con documento justificante comision del servicio, paguen la contribucion de peaje por el tránsito del camino.

Sírvase V. S. hacer saber en la órden general de la plaza, que por reclamo que se me ha hecho de la junta de peajes he sabido con el mayor disgusto, que algunos oficiales de la guarnicion, debiendo satisfacer el establecido por superior disposicion, resisten exhibirlo, sin demostrar el pasaporte ó documento que justifique comision del servicio, único caso por el cual quedan exentos de pagarlo, y que para evitar en lo sucesivo semejantes abusos, mando se indique en la órden general del dia.

Julio 19 de 1834.

Que cese en el Estado de México el cobro de este ramo.

Impuesto el Exmo. Sr. Presidente de la última comunicacion de V. E. sobre cobro de peajes, ha acordado le conteste: que aunque el Gobierno Supremo se hizo ánimo anteriormente de esperar la resolucion del Congreso general, declarando los caminos que correspondian á la Federacion y á los Estados, esto fué en el concepto de que se dictaria en las mismas sesiones en que se consultó la duda; pero no habiendo sido así, y no pudiéndose reunir el Congreso anterior por los

motivos bien conocidos de toda la nacion, seria preciso esperar al que ha de instalarse en el próximo Enero, y en este caso llegarian los males que se están siguiendo á los pueblos, y muy particularmente á todos los que componen el Distrito Federal, á un grado infinito, pues sabe S. E. que algunos habitantes se han visto en la necesidad de dejar de ir á cumplir con sus deberes religiosos por no tener con que pagar el peaje que se les cobra en el tránsito.— V. E. conocerá que esto no puede ser tolerado por más tiempo por el Gobierno de la Union, y más cuando en todos los Estados se han respetado sus disposiciones dadas sobre este asunto; en cuya virtud dispone S. E., que sin admitirse excusa alguna de parte de ese Gobierno, libre V. E. sus órdenes para que cese inmediatamente el cobro de peajes en ese Estado, excusando al Presidente el disgusto de dictar las providencias que están en sus atribuciones en el caso de seguirse desobedeciendo sus resoluciones como hasta aquí.

Julio 31 de 1834.

Se fija distancia de puntos para el cobro de este derecho.

Conforme á lo que dispone la ley de 29 de Marzo último, ha procedido el Supremo Gobierno á celebrar contrata con los Sres. D. Manuel Escandon, D. Anselmo Zurutuza y D. Antonio Garay, para la compostura de los caminos, denominados antes reales, que conducen de esta capital á Veracruz y á Tierradentro; y habiendo acordado con dichos individuos que los parajes de cobro ó garitas se establezcan cada quince leguas, poco más ó menos, en la última carrera, me manda el Exmo. Sr. Presidente comunicarlo á V. S. para que haciéndolo publicar por bando, llegue á noticia de todos, que no deben pagar otros peajes que los que se cobraren en las garitas indicadas por la expresada Compañía; persiguiéndose como contraventores de esta disposicion, á los que intenten hacer otro cobro en los expresados caminos, á cuyo fin se comunican por esta Secretaría las órdenes oportunas á la de Guerra, para que algunas partidas de caballería, al poner en posesion del cobro á los

individuos que nombre la Compañía, desalojen si fuere necesario, á los que se hallen sin este requisito.

Diciembre 13 de 1834.

Que se cumpla con el arancel expedido por el Gobierno del Estado de México.

Habiendo representado el señor director de la empresa de caminos, que bajo el pretexto de haber desaparecido la autoridad que expidió en el Estado de México el arancel de peajes, se excusan de pagarlo los pasajeros; el Exmo. Sr. Presidente se ha servido acordar, que autorizándose aquel documento por esta Secretaría, vuelva á fijarse enlos parajes correspondientes y tenga su debido cumplimiento entretanto no se resuelva otra cosa por el Supremo Gobierno, á cuyo fin acompaño á V. S. el ejemplar que existe en esta Secretaría del mencionado arancel.

Diciembre 13 de 1834.

Arancel formado en 1º de Marzo de 1834 por el Gobierno del Estado de México para el cobro del peaje.

El C. Félix María Aburto, gobernador constitucional del Estado libre de México, etc.

Este Gobierno, en cumplimiento de la ley expedida por la Legislatura constituyente del Estado, en 15 de Junio de 1825, y en uso de la facultad con que fué investido por la constitucional en 29 de Mayo del año próximo pasado, dispuso en 17 de Julio del mismo el establecimiento del peaje en el camino que conduce de la ciudad federal á la Tierradentro, y si no cuidó de anunciar al público la cuota con que los que trafiquen con carruajes ó bestias, deben contribuir para su compostura, fué porque las convulsiones políticas llamaban imperiosamente su atencion: hoy que estas han calmado, lo verifica, poniendo á continuacion la tarifa ó que debe sujetarse el cobro.

Art. 1º Los coches y carros de cuatro ruedas cargados, pagarán á razon cada uno de tres pesos, y sin carga doce reales.

Art. 2º Los quitrines, volantes, y cualquier otro carruaje de dos ruedas doce reales, y los carretoncillos de dos ruedas de conducir maderas no pagarán nada por sí; pero las bestias que los conduzcan pagarán consideradas como de carga la cuota que para estas se asigna.

Art. 3º Las literas con las seis bestias de su equipo ocupadas, seis reales, y vacías tres reales.

Art. 4º Las bestias cargadas ó de silla ocupadas, sean caballos, mulas, ú otra especie, un real cada una.

Art. 5º Las de las mismas especies en pelo, ó solo aparejadas ó ensilladas, á razon de medio real.

Art. 6º Los burros cargados medio real.

Art. 7º Los de la misma especie en pelo ó solo aparejados, á razon de tres granos ó una cuartilla.

Art. 8º Las partidas de ganado vacuno y caballar, á razon de tres pesos un real por ciento.

Art. 9º Las de ganado de lana y pelo á la de doce reales por ciento.

Art. 10. Los causantes que satisfagan en una garita el peaje, lo acreditarán en otra con la boleta que les expedirá el administrador, y si así no lo verifican, quedan en el caso de hacer nuevo pago. Están exceptuados del pago del peaje los vecinos distantes una legua del punto en que se hallan las garitas, é igualmente lo están los vecinos de la municipalidad de Tlalnepantla que transiten el camino, en la parte que se halla en la misma municipalidad, á excepcion de los que tengan una finca ó fortuna valiosa en más de ocho mil pesos.

Art. 11. Esta tarifa permanecerá siempre en las garitas en que se cobra este impuesto, fijada en una tabla, y en lugar en que los traficantes puedan si quieren imponerse de ella.

Y para que tenga su puntual cumplimiento, mando se circule á quienes corresponda.

Dado en la ciudad de Toluca, á 1º de Marzo de 1834. — *Félix María Aburto.*— *Isidro R. Gondra*, secretario.

Mayo 26 de 1835.

Sobre cobro y distribucion del importe de peaje.

1. Se declara que en la ley de 29 de Marzo de 1834 no fueron comprendidos los caminos en que habia peajes constituidos.

2. Para la direccion, composicion, cobro de dichos peajes y distribucion de estos, se cobrará conforme á lo prevenido en la ley de 11 de Setiembre de 1827.

La ley de 11 de Setiembre que se cita en lo que precede estableció una junta para entender en la conservacion de caminos é inversion de productos del peaje, cuyo líquido aplicó á dicha conservacion, pago de réditos corrientes y atrasados, y extincion de capitales.

Igualmente dispuso que el cobro del referido peaje se hiciera con arreglo á los aranceles vigentes y que la junta formara el reglamento respectivo para su gobierno económico.

Por último, derogó en la parte concerniente al peaje el art. 5 de la ley de 21 de Setiembre de 1824, que sujetó su administracion á los comisarios; y tambien los artículos 3 y 4 de la de 16 de Octubre del mismo año, que previnieron se trasladase el citado ramo al crédito público y que quedara afecto á los objetos indicados mientras se organizaban todos los créditos contra la nacion y aseguraba á los acreedores el puntual pago.

Julio 30 de 1835.

Exencion del pago de derechos de peaje á los individuos que por razon de su empleo ó comision transiten los caminos.

«Exmo. Sr.—El Exmo. Sr. Presidente interino se ha servido acordar que tanto los individuos militares, como las autoridades y demas ciudadanos que por razon de sus empleos ó por comisiones del gobierno transiten los caminos, queden exentos del pago de peajes, manifestando á los recaudadores de estos, los documentos que indiquen su carácter público, ó que van en comision; y habiéndose comunicado ya esta

disposicion al señor director de la Empresa de caminos, tengo el honor de decirlo á V. E. con el fin de que se sirva expedir las órdenes conducentes.»

Enero 12 de 1836.

A qué militares debe exceptuarse del pago del derecho de peaje.

Al oficial mayor encargado de la Secretaría de Relaciones digo hoy lo que copio.

«Tomado en consideracion por el Exmo. Sr. Presidente interino, el oficio de V. S. fecha 21 de Agosto próximo pasado, en que trascribe el que le puso el director de la Empresa de caminos, manifestándole el abuso que hacen los individuos del ejército de la circular en que se les exceptúa del pago de peajes, S. E. ha tenido á bien resolver, que á los militares cuyos pasaportes no expresen que van á asuntos del servicio, se les cobre el pago correspondiente, pues la excepcion solo comprende á aquellos.»

Tengo el honor de comunicarlo á V. S. para los fines consiguientes y en contestacion.

Trasládolo á V. S. para su conocimiento y demas fines.

Abril 2 de 1836.

Los productos del peaje que se cobran entre Perote y Veracruz, se destinarán á la compostura del camino y no á otro objeto.

Comision de acreedores al camino de Veracruz.—Exmo. Sr.—Sancionado el decreto aclaratorio de la ley de 29 de Marzo del año de 1834, por la cual se facultó al Poder Ejecutivo para contratar la apertura y composicion de los caminos, acordó el Exmo. Sr. Presidente interino, á solicitud de la comision que suscribe, que los productos del peaje del camino que corre desde Perote á Veracruz, se invirtiesen en totalidad en su compostura, y que se encargara de la direccion de esta el Sr. general D. Ignacio Iberri, como tambien que aquellos fondos ingresasen á poder del Sr. D. Manuel de Viya y Cosío.

Ningun acuerdo posterior ha alterado tales disposiciones, y en ellas ha descansado esta Comision ínterin se efectúa el convenio ó arreglo definitivo que debe haber con el Supremo Gobierno sobre los intereses que representamos; pero sabemos, á no poderlo dudar, que el Sr. comandante general de aquel departamento ha exigido más de una vez á la comisaría, y aun al recaudador de dicho peaje, que le entregasen sus rendimientos para las atenciones de la guarnicion. No puede ocultarse á V. E. el deterioro que causaria al camino cualquiera retraso ó suspension en sus trabajos por falta de estos fondos, con perjuicio del tráfico y de los intereses de nuestros representados.

En tal concepto, suplicamos á V. E. se sirva ponerlo en conocimiento del Exmo. Sr. Presidente interino, á fin de que S. E. tenga á bien mandar, como lo pedimos, que bajo ningun pretexto se destinen los productos expresados á otros objetos más que al de las obras del camino; é igualmente que sean entregados directamente por el recaudador D. Manuel Tavera al depositario D. Manuel de Viya y Cosío, haciendo virtualmente con los recibos de este, el entero en aquella comisaría.

Y al dirigir á V. E. esta comunicacion, tenemos el honor de protestarle nuestro respeto y aprecio.

Dios y libertad. México, Abril 2 de 1836.—*Francisco Fagoaga.*—*Juan Nepomuceno de Pereda.*—*Bernardo Copca.*—Exmo. Sr. Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda.

Secretaría de Hacienda.—Seccion 3ª—Hoy digo á los señores ministros de la Tesorería general lo siguiente:

«Habiendo llegado á entender el Exmo. Sr. Presidente interino, que los rendimientos del peaje que se cobra entre Perote y Veracruz, se han exigido á veces para diversos objetos de los á que se destinaron por órdenes de 2 y de 27 de Julio último, comunicadas á V. SS. con los números 213 y 237, ha tenido á bien prevenirme recomiende, para que lo hagan á quien corresponde, su más puntual y exacto cumplimiento, sin que por motivo alguno se destinen los productos del expresado peaje á otra cosa que á las obras de aquel camino, bajo la direccion del Sr.

general D. José Ignacio Iberri, segun está mandado, depositando los referidos productos en poder de D. Manuel de Viya y Cosío, á quien podrá entregarlos el recaudador D. Manuel Tavera, haciendo virtualmente su entero en la comisaría respectiva con los recibos que le otorgue dicho depositario: lo que comunico á V. SS. para los fines que son consiguientes.

Trasládolo á vdes. para su inteligencia, como resultado de su nota de esta fecha sobre el particular.

Dios y libertad. México, Abril 2 de 1836.—(Firmado.) *J. de la Fuente.* —Señores de la comision de acreedores al camino de Veracruz.

Octubre 15 de 1836.

Suspension del cobro de peajes de los caminos de México á Tierradentro y presentacion de cuentas de lo recaudado.

1º Por ahora é ínterin el Gobierno arregla del modo más legal y conveniente la contrata de 10 de Junio del año de 1834 para la apertura y mejora de los caminos de esta ciudad á Tierradentro, cesa el cobro de los peajes que se está haciendo con ocasion de dicha contrata.

2º Verificado el arreglo de que habla el artículo anterior, el Gobierno pasará al Congreso la contrata para su aprobacion.

3º El mismo Gobierno exigirá á la posible brevedad, de las personas encargadas de este cobro, cuenta documentada de lo recaudado é invertido en la composicion de dichos caminos.

Enero 12 de 1838.

Imposicion de peajes.

Exmo. Sr.—Considerando el Exmo. Sr. Presidente la grande utilidad y beneficio público que resultaria de que los reos que hayan de sentenciarse por los tribunales á los presidios que no son mortíferos, se empleen en la composicion de todos los caminos que no estén con-

tratados, imponiendo las juntas departamentales los moderados peajes que basten á la manutencion de los presidiarios, de sus custodios y de los instrumentos y materiales precisos, con arreglo á la atribucion cuarta, art. 14 de la sexta ley constitucional; ha resuelto S. E. se excite á ese Gobierno y Junta departamental, como tengo el honor de hacerlo, para que desde luego y sin tardanza se emprenda la citada composicion, cuanto más pueda ser durable y segura para los tránsitos de los rios y pantanos en todos los caminos de ese Departamento, comenzando por los más importantes al comercio y á las poblaciones más numerosas, y cuidando de que en el cobro é inversion de los peajes haya equidad, pureza y economía, y que entretanto se habilitan talleres para los vagos y ociosos, se ocupen tambien en esos trabajos.

Abril 7 de 1838.

Facultades del Gobierno en órden á adicionar la actual tarifa de peajes.

El Gobierno, de acuerdo con las respectivas juntas departamentales, procederá á adicionar la actual tarifa de peajes en los caminos que administraron los consulados de México y Veracruz, por lo respectivo á los carruajes que no estaban en uso en la República cuando la tarifa se formó, poniendo en ejecucion provisionalmente las adiciones que decrete, y dando cuenta al Congreso en el mes de Enero del año próximo venidero para la final resolucion.

Marzo 13 de 1839.

Se aprueba la tarifa que la Junta departamental de Guanajuato estableció en Irapuato.

Ministerio de lo Interior.—El Exmo. Sr. Presidente de la República Mexicana se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«El Presidente de la República Mexicana á los habitantes de ella, sabed: Que el Congreso general ha decretado lo siguiente:

«Se aprueba el peaje que la Junta departamental de Guanajuato ha

establecido con fecha 30 de Junio de 1838 en la ciudad de Irapuato, para emplear sus productos en la construccion de calzadas y caminos, con calidad de que cese la exaccion de este impuesto, inmediatamente que sea conseguido aquel objeto.—*José María Bravo*, presidente de la Cámara de diputados. — *Cayetano Ibarra*, presidente del Senado. — *Mariano Aguilar y López*, diputado secretario. — *José Manuel Moreno*, senador secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á 13 de Marzo de 1839.—*Anastasio Bustamante.*—A D. Agustin P. de Lebrija.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Marzo 13 de 1839.—*P. de Lebrija.*

Decreto.—Enero 15 de 1842.

Se fija el ancho de las llantas de los carros, máximum de peso trasportable y derecho de peaje, segun la tarifa de 1840, mandando además establecer dentro de seis meses, máquinas para pesar carruajes libres de derechos, si se traen de fuera de la República.

El Exmo. Sr. Presidente provisional de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, general de division, benemérito de la patria y Presidente provisional de la República Mexicana, á todos los habitantes de ella, sabed:*

«Que sin embargo de que con fecha 30 de Diciembre del año pasado de 1841, expedí un decreto con el objeto de conservar y mejorar los caminos de la República, dictando las medidas que por entonces consideré oportunas; deseando siempre que aquellas surtan los benéficos efectos que me he propuesto, y habiendo hecho traer á la vista los expedientes respectivos, y oido el dictámen y opinion de personas inteligentes en la materia, he tenido á bien, en uso de la sétima de las facultades acordadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos, reformar el mencionado decreto de 30 de Diciembre en los términos siguientes:

«Art. 1º Las llantas de los carros que transiten por los caminos carreteros, deberán ser precisamente de ocho pulgadas.

«Art. 2º El máximum del peso que en dichos carros podrá conducirse será el de doscientas arrobas, exceptuándose las piezas de maquinaria que por su construccion lo tuvieren mayor.

«Art. 3º Las juntas, comisiones ó empresas que tengan á su cargo el cobro de peajes, principalmente en los caminos de esta capital á Veracruz, procederán, dentro de seis meses, á comprar con los fondos del peaje y á establecer en los parajes que crean muy á propósito, máquinas de pesar carruajes, pudiendo traerlas de fuera de la República, en cuyo caso será su introduccion libre de todo derecho. En dichas máquinas se pesarán los carros de trasporte para hacer la graduacion de que habla el artículo anterior.

«Art. 4º El derecho de peaje señalado en la tarifa de 22 de Setiembre de 1840, seguirá rigiendo conforme á lo que ella establece.

«Art. 5º Los directores de caminos, los comandantes de los resguardos y recaudadores de peajes, celarán del mejor cumplimiento de la anterior disposicion, impidiendo el tránsito de otros carros que no estén en todo arreglados segun va prevenido.

«Art. 6º Este decreto empezará á tener cumplimiento á los cuatro meses de su publicacion.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Decreto.— Marzo 15 de 1842.

Se manda establecer y cobrar peaje en los caminos cuya compostura se emprenda y aun no tengan establecida esa ú otra equivalente contribucion.

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, etc., sabed:*

«Que en uso de la sétima de las bases adoptadas en Tacubaya, juradas por los representantes de los Departamentos, y deseando que la reparacion y conservacion de los caminos no carezcan de los fondos ne-

cesarios para los trabajos que con aquel objeto deban hacerse en beneficio del público, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«1º Se establecerán y cobrarán peajes en los caminos cuya compostura se emprenda y aun no tengan establecida esta ú otra equivalente contribucion.

«2º Si en estos mismos caminos ó en los que se trabaja actualmente en componerlos, no fuere suficiente el producto de los peajes, los respectivos gobernadores, oyendo á las juntas departamentales, propondrán al Supremo Gobierno los arbitrios que consideren bastantes á cubrir el deficiente.

«3º Si atendida la compostura de los caminos resultare algun sobrante, á juico de los gobernadores, se aplicará este á los caminos que más lo necesitaren de los mismos Departamentos, oido el dictámen de la Direccion general establecida en 15 de Febrero próximo pasado.

«4º La administracion económica de los caminos que no están contratados de otro modo, queda á cargo de los respectivos gobernadores, así como el que se haga efectiva la exaccion del peaje á las personas que no estén expresamente exceptuadas por disposiciones y leyes vigentes.

«5º Las personas que deban gozar de excepcion del peaje, lo harán constar así á los recaudadores por el pasaporte ú otro documento expedido por autoridad competente, en que se exprese terminantemente el número de bestias ó carruajes que deban pasar libres. Sin este requisito nadie podrá reclamar la excepcion.

«6º Los caminos que administraban los consulados de México á Veracruz, y que hoy corren á cargo de los acreedores á los respectivos peajes, no se comprenden en los cuatro artículos primeros de este decreto.

«7º Para toda obra nueva que haya de emprenderse en cualquier camino de la República, se obtendrá precisamente la aprobacion del Supremo Gobierno, oida la direccion general del ramo.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Mayo 20 de 1842.

Orden para que la garita del peaje de la hacienda de San Antonio se traslade á Cerro Gordo.

Exmo. Sr.—El Exmo. Sr. Presidente provisional de la República ha tenido á bien resolver que V. E. disponga inmediatamente que la garita para el cobro del peaje, que existe hoy en la hacienda de San Antonio, se traslade á Cerro Gordo, para que de esta manera los vecinos y propietarios de Tlalpam no resientan los perjuicios que les ocasiona la exaccion de esta contribucion, de cuyo pago quiere S. E. queden exentos.

Tengo el honor de comunicarlo á V. E. para su cumplimiento, y que se sirva avisarme quedar ejecutado.—Exmo. Sr. gobernador del Departamento de México.

Agosto 25 de 1842.

Se recomienda el cumplimiento de la ley de 15 de Enero último, que fija el grueso de las llantas de los carros que transitan por los caminos y el máximun de peso que deben cargar.

Deseando el Exmo. Sr. Presidente provisional de la República que la ley de 15 de Enero último, que designa el número de pulgadas á las llantas de los carros que transitan por los caminos carreteros, así como el máximum del peso que han de conducir, tenga su puntual cumplimiento, se ha servido acordar diga á V. S., como lo verifico, cuide escrupulosamente de que dicha ley sea obsequiada en todas sus partes; en la inteligencia de que S. E. ha dispuesto que todo carro que sin estos requisitos camine, sea detenido en el lugar en que se encuentre, á menos que tenga para seguir su viaje un permiso especial del Supremo Gobierno.

Lo que digo á V. S. de suprema órden para su inteligencia y fines consiguientes.—Señor director general de caminos D. José Rincon.

Decreto.—Setiembre 3 de 1842.

Se establece un peaje para la construccion del camino de Puebla á Perote.

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA*, etc., *sabed:*

«Que en uso de las facultades que me concede la sétima de las bases acordadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º En atencion á la falta de fondos necesarios para la construccion del nuevo camino decretado de Puebla á Perote, se cobrará peaje luego que se comiencen las obras del derrotero señalado.

«Art. 2º El lugar del cobro y la cuota se designarán por el gobierno departamental de Puebla, de conformidad con lo que informare el director general de caminos.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.»

Decreto.—Setiembre 7 de 1842.

Se faculta á los directores de caminos, previniendo á las autoridades que les presten su auxilio y que cuiden del cumplimiento de la ley de 15 de Enero último.

El Exmo. Sr. Presidente provisional se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA*, etc., *sabed:*

«Que deseando que la conservacion y mejora de las caminos se lleve á cabo por cuantos medios están en las facultades que me concede la sétima base de las acordadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los departamentos, en uso de ellas he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Los directores de obras de caminos y los recaudadores de peajes, quedan facultados para hacer efectivas las multas impuestas en los aranceles, á los traficantes que causaren perjuicios á los mismos caminos, haciéndoles satisfacer los gastos que se originen en la repara-

cion, calificados unos y otros por peritos, pudiendo usar los expresados directores y recaudadores de la facultad coactiva.

«Art. 2º Las autoridades de los lugares á quienes se pidiese auxilio para sostener esta disposicion, lo prestarán procediendo en justicia contra, quien hubiere lugar, y especialmente contra cualquiera que se desmande de palabra ú obra con los directores ó empleados del ramo.

«Art. 3º Las autoridades á quienes corresponda, harán cumplir exactamente el decreto de 15 de Enero de este año, que previno el ancho que deben tener las llantas de los carros que transiten por los caminos.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.»

Decreto.—Octubre 21 de 1842.

Peajes que se cobrarán en el camino que se establezca por la Empresa de Lozada.

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA*, *etc.*, *sabed:*

«Que consecuente á mi propósito de promover y facilitar, en cuanto penda de mi autoridad, los medios de comunicacion y trasporte entre los diversos puntos de la República, como muy esencial á su prosperidad y engrandecimiento, usando de las facultades que me concede la sétima de las bases de la acta de Tacubaya jurada por los representantes de los Departamentos, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se concede á la Empresa que representa D. José María Lozada, privilegio exclusivo por diez años para la navegacion en buques de vapor desde el puerto de Veracruz, por los diversos rios que desembocan en el de Alvarado, nacionalizándose los expresados buques en los términos legales luego que lleguen á la República, sin causar ningunos derechos por su nacionalizacion.

«Art. 2º Se habilita para el comercio de cabotaje el puerto de Santecomapan.

«Art. 3º La Empresa de que habla el art. 1º abrirá á su costa un camino carretero de ocho varas de ancho, desde San Andrés Tuxtla hasta la laguna de Santecomapan. Los dueños de los terrenos por donde haya

de pasar este camino, quedan obligados á vender á la Empresa la parte necesaria para este objeto, cuyo valor les satisfará por mútuo convenio, y de no hacerlo, por tasacion de peritos nombrados por ambas partes, con un tercero en caso de discordia.

«Art. 4º Los fletes que cobre la citada Empresa por los efectos y personas que trasporte, no excederán por ningun motivo á los que actualmente se pagan en los bongos y canoas; pudiendo estos continuar su tráfico en lo sucesivo con igual libertad que hasta ahora.

«Art. 5º Para indemnizar á la Empresa de los gastos que erogue en la construccion del camino, se le autoriza á cobrar un peaje, por cinco años, contados desde el dia en que el mismo camino quede concluido, á juicio y calificacion del Gobernador del Departamento de Veracruz, bajo la tarifa siguiente:

Por cada carruaje de cuatro ruedas..................	6	rs.
Por cada carruaje de dos ruedas......................	4	,,
Por cada bestia cargada.................................	1	,,
Por cada bestia descargada ó en pelo...............	0½	,,

«Art. 6º Cerca de la laguna de Santecomapan, y en el punto donde se sitúe la aduana respectiva, establecerá la Empresa bodegas suficientes para depositar todos los frutos destinados á la exportacion, ó procedentes de la importacion de cabotaje.

«Art. 7º Se concede á la propia Empresa permiso para introducir en la República, libres de derechos, diez carros con sus correspondientes atalajes, y dos lanchas para la conduccion á bordo de los buques de los efectos que deban trasportar.

«Art. 8º La Empresa queda obligada á comenzar la construccion del camino dentro de tres meses, contados desde la fecha de este decreto, y á introducir los buques de vapor dentro de ocho meses, corridos desde la propia fecha, salvo el caso de naufragio de ellos, que acreditará en forma legal.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.»

Decreto.— Octubre 25 de 1842.

Se impone un peaje sobre bestias y carruajes que entren por la garita de Amozoc.

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA*, etc., *sabed:*

«Que considerando lo útil que es al público no sufra retardo en sus trabajos el camino de Puebla á Perote, y el regularizar el cobro de los peajes que deban pagarse, he tenido á bien, en uso de la sétima de las bases adoptadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos, decretar lo siguiente:

«Art. 1º Cada rueda de cualquier carruaje de trasporte, pagará tres reales por cada vez que entre en esta ciudad por la garita vieja de Amozoc, donde se situará el cobro del peaje.

«Art. 2º Todo carruaje que no sea de trasporte, pagará dos reales por cada rueda que tuviere: se exceptúan sin embargo de esta providencia, aquellos que pertenecieren á fincas que solo distan de esta ciudad dos leguas.

«Art. 3º Toda bestia caballar ó mular que no fuere de las que conducen semillas ó carbon, pagará medio real.

«Art. 4º Los hatajos de burros que fueren de camino real, pagarán á razon de una cuartilla por cada bestia.

«Art. 5º El cobro, como arriba se dijo, se hará en la garita de Amozoc por la persona que para ello nombre el Gobierno, la que previamente dará las fianzas correspondientes hasta la cantidad de mil pesos.

«Art. 6º El recaudador enterará mensualmente en la aduana de esta capital lo que hubiere colectado, para que se una á lo que en ella existiere.

«Art. 7º Al recaudador se abonará el 10 por 100 de lo que recaude.

«Art. 8º El recaudador llevará su cuenta en los libros que se le señalaren, haciendo uso, para evitar el fraude, de boletas y de todo aquello que el Gobierno creyere conveniente, de la manera que por él se reglamentará.

«Art. 9º La contra-garita se situará adonde convenga, con presencia de las localidades.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.»

Decreto.—Octubre 26 de 1842.

Se establecen peajes en las garitas de Morelia y Pátzcuaro, para facilitar la construccion del camino de Guadalajara á México.

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA*, *etc.*, *sabed:*

«Que con el fin de aclarar el decreto que en virtud de la sétima de las bases adoptadas en Tacubaya, tuve á bien expedir en 31 de Mayo último, y de coadyuvar en todo lo posible á la realizacion de la apertura de un camino carretero entre Guadalajara y esta capital por Zamora, Pátzcuaro y Morelia, he tenido á bien decretar lo siguiente:

Art. 1º Se establecen peajes en las garitas de Morelia y Patzcuaro.

«Art. 2º Las cuotas se arreglarán á la tarifa siguiente:

Una bestia de silla ó carga, en pelo, pagará........................	$\frac{1}{8}$ de real.
Una cabra, cabron, carnero ú oveja................................	$\frac{1}{8}$,,
Un borrico cargado de leña...	$\frac{1}{8}$,,
Un caballo, mula, macho ó borrico ensillado, montado ó no.	$\frac{1}{4}$,,
Un cerdo..	$\frac{1}{4}$,,
Una res	$\frac{3}{8}$,,
Un borrico cargado..	$\frac{3}{8}$,,
Una mula ó caballo con carga..	$\frac{1}{2}$ real.
Un camon ó parihuela con una sola rueda..........................	$\frac{1}{2}$,,
Una carreta de cos ruedas, sin llanta y una yunta vacía....	1 ,,
La misma con carga..	2 reales.
La misma carreta, por cada buey más.............................	$\frac{1}{4}$ de real.
Una carreta de dos ruedas herradas, con una mula............	$\frac{3}{4}$,,
La misma, por cada mula más..	$\frac{1}{4}$,,
La misma carreta con carga, pagará además.....................	1 real.

Un carro de cuatro ruedas, pagará por cada una................ $\frac{3}{8}$ de real.
El mismo, cargado, por cada rueda.................................. $\frac{1}{2}$ real.
El mismo, por cada bestia de tiro.................................... $\frac{1}{4}$ de real.
Un carruaje de viaje ó paseo, con dos ruedas, y dos ó más bestias de tiro.. 4 reales.
Un carruaje como el anterior, y con cuatro ruedas............ 1 peso.

«Art. 3º El producto total de estos peajes se aplicará al fondo de la carretera de Michoacán, por el tiempo que se empleare en la apertura del camino carretero de Pátzcuaro á Tajimaroa.

«Art. 4º Tan luego como este ramal sea transitable por carruajes, cesará el portazgo en las garitas de Morelia, denominadas de Rio-Grande, Santa Catarina y el Zapote, quedando esta cerrada, y abriéndose la nueva garita de Quiroga, adonde continuará el portazgo perteneciente á la Empresa de la carretera de Michoacán.

«Art. 5º Cuando el camino entre Tajimaroa y Lamillas estuviese en estado de ser transitable por carruajes, con comodidad, se establecerán peajes en Maravatío, y su producto se aplicará por la Junta directiva de la carretera de Michoacán, á la construccion de un ramal de comunicacion entre Tajimaroa y Maravatío.

«Art. 6º Terminada la carretera de Pátzcuaro á Toluca ó Lerma, se establecerán peajes en las garitas de Zamora, y su producto, unido al portazgo de Pátzcuaro, se aplicará á los fondos destinados á la apertura del camino que ha de comunicar estos dos puntos.

«Art. 7º La apertura de la comunicacion de Zamora á Guadalajara, se hará por los alineamientos convenidos entre el ingeniero director de la carretera de Michoacán y el empresario de la navegacion por el vapor del mar Chapálico, con previa aprobacion del Gobierno Supremo de la República.

«Art. 8º Concluida la carretera de Michoacán hasta Lerma, cesarán los peajes provisionales, y solo subsistirán los del portazgo pertenecientes á la Empresa.

«Art. 9º El Gobierno comete la facultad de poner en vigor este de-

creto, al comandante de la seccion de ingenieros empleada en la carretera de Michoacán, y al efecto le prestarán su apoyo las autoridades políticas y militares de los Departamentos de México, Michoacán y Jalisco.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.»

Noviembre 17 de 1842.

Se declara que la excepcion de peajes de frutos y efectos nacionales que se exporten para el extranjero, se entiende solo de lo que puede el Gobierno disponer.

El Exmo. Sr. Presidente sustituto de la República, á quien dí cuenta con la consulta que esa comision ha dirigido con fecha 10 del actual, se ha servido resolver le conteste, como tengo el honor de hacerlo, que la excepcion de peajes concedida á los frutos y efectos nacionales que se exporten para el extranjero, solo se entiende de los peajes de que el Gobierno puede disponer libremente, y no de los consignados ó pertenecientes á particulares. Al mismo tiempo, y á fin de evitar abusos, se ha servido S. E. declarar que la excepcion solo podrán disfrutarla aquellos efectos que por los documentos aduanales con que caminen, justifiquen su destino á la exportacion.—Señores de la comision de acreedores al camino de Perote á Veracruz.

Decreto.—Noviembre 28 de 1842.

Se declara cuáles son las fianzas que previene el art. 8º de la ley de 15 de Julio de este año, y se establecen peajes para la construccion del camino de Acapulco á México.

«*NICOLAS BRAVO, etc., sabed:*

«Que con el fin de que se ponga en ejecucion á la mayor brevedad la importante obra de construir un camino carretero de esta capital á Acapulco, que tanto demanda el beneficio público; en uso de las facultades que concede al Supremo Gobierno la sétima de las bases acordadas en Tacubaya, y juradas por los representantes de los Departamentos, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Las fianzas de que habla el art. 8º del decreto de 15 de Julio de este año, consistirán en la hipoteca especial de las veintiuna acciones reunidas hasta ahora á razon de 5,000 pesos cada una y el valor de las que puedan reunirse despues; haciéndose así constar en la escritura de que trata el art. 9º del mismo decreto.

«Art. 2º Por ahora y sin perjuicio de lo que en adelante pudiere acordarse sobre aumento de garitas de peaje, se establecerán, una entre la hacienda de San Antonio á Santa Ursula, otra en Cerro Gordo, otra en Tepetlapa ó Platanillo, y otra en Acahuizotla; y las cuotas que en ellas deben pagarse, serán las decretadas para el camino de Veracruz, en la tarifa aprobada por el Supremo Gobierno en 22 de Setiembre de 1840.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.»

Diciembre 9 de 1842.

Se sustituye al decreto de 22 de Setiembre, en la tarifa de peajes del camino de México á Veracruz: excepciones del pago en el de México á Acapulco.

«*NICOLAS BRAVO, etc., sabed:*

«Que por el art. 2º del decreto de 28 de Noviembre último, se dispuso que las cuotas que debian pagarse por razon de peaje en las garitas que hayan de establecerse en el camino de México á Acapulco, serán las decretadas para el de Veracruz, en la tarifa aprobada en 22 de Setiembre de 1840; mas como por esta disposicion pudiera entenderse que el contenido de dicha tarifa era extensivo aun á las excepciones que allí se hacen, y resultar por lo mismo graves inconvenientes, atendida la circunstancia y diferencia de una y otra empresa; en uso de las facultades que concede la sétima de las bases adoptadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos, he tenido á bien decretar lo seguiente:

«En lugar de las excepciones de pago contenidas en la tarifa de 22 de Setiembre de 1840 del camino de Veracruz, se sustituirán, en el de México á Acapulco, las siguientes:

«Se exceptúan del pago de peaje: primero, los correos de la nacion que no conducen la correspondencia en diligencias, ni por contrata; segundo, los militares que viajen en comision del servicio nacional, manifestando el documento respectivo que así lo acredite; tercero, los coches con un tronco, y las personas que por via de paseo salgan á caballo en los puntos principales é inmediatos á ellos; cuarto, las cargas de armamento, municiones y vestuario para la tropa; quinto, los curas, sus vicarios, jueces, empleados de hacienda y demas autoridades, cuando transiten á desempeñar sus respectivas funciones.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.»

Decreto.— Enero 21 de 1843.

Se dan algunas disposiciones sobre el ramo de peajes.

«*NICOLAS BRAVO, etc., sabed:*

«Que de conformidad con lo consultado por la Junta directiva del camino de Acapulco para la mejor inteligencia de los decretos de 15 de Julio, 28 de Noviembre y 9 de Diciembre del año próximo pasado, y procurando el alivio posible de la clase menesterosa en la contribucion de peajes impuestos para la apertura del mismo camino, así como el menor gravámen á los traficantes de los frutos de la Tierracaliente; en uso de las facultades que concede al Supremo Gobierno la sétima de las bases acordadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º De México á Cuernavaca, solamente se cobrará un peaje de ida y otro de venida, en cualesquiera garita de las establecidas en San Antonio, Cerro Gordo y Huitchilac.

«Art. 2º De México á Tepetlapa, ó sea la Cajeta, de ida ó de vuelta se cobrará dos veces; una en cualesquiera de los tres puntos que expresa el anterior artículo, y la otra en el contrapeaje de la salida de Cuernavaca, ó sea Chipotlán, ó bien en la garita de Tepetlapa ó la Cajeta.

«Art. 3º De México hasta Acapulco ó Acahuizotla, de ida y venida tres veces; dos en los puntos ó garitas que expresan los artículos anteriores, y la otra en Acahuizotla ó en el contrapeaje que se establezca en lo sucesivo.

«Art. 4º A más de las excepciones de pago de peajes, contenidas en el decreto de 9 de Diciembre de 1842, serán exceptuados los jueces de paz y los recaudadores de contribuciones de capitacion, con arreglo á la órden suprema de 11 del corriente, acreditando que transitan en el desempeño de sus funciones, como los demas jueces y empleados de hacienda pública: lo serán los burros que conduzcan de Tlalpam y otros pueblos cercanos, pequeñas cargas de fruta, verduras, leña, carbon ó madera de pobres traficantes en estos objetos, y los particulares, jornaleros y sirvientes que transiten de puntos que no disten más de dos leguas para concurrir á sus trabajos y ocupaciones, hallándose radicados á dichas distancias de dos leguas.

«Art. 5º La excepcion concedida por el art. 3º del citado decreto de Diciembre á los coches de un solo tronco que por via de paseo salen de los puntos inmediatos, debe entenderse de puntos cercanos, adonde la acostumbre y la distancia han arreglado el ganado de tiro y permiten la ida y el regreso con solo un tronco; y no se entiende dicha excepcion á carruajes dispuestos para hacer el camino con solo un tronco, y menos á los que aposten troncos de remuda; no entendiéndose tampoco por puntos inmediatos los que disten tres leguas del punto adonde se dirigen: pero siempre que se regrese en el dia no se pagará más de una vez, excediéndose dichas distancias.

«Art. 6º Cuando la tarifa habla de toros y novillos, deberá entenderse la especie entera de ganado vacuno, que sin más distincion que las crias propiamente tales, deberán pagar por cabezas y no por clases y sexos.

«Art. 7º Las prevenciones del art. 4º son comunes al camino entre Cuernavaca y Tepetlapa.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.»

Decreto.—Marzo 2 de 1843.

Se reforman las tarifas para los cobros de peajes en los caminos de México á Toluca y á Puebla.

«*NICOLAS BRAVO, etc., sabed:*

«Que habiéndome representado la Junta directiva de peajes, acerca de la necesidad de reformar las tarifas de los caminos que van desde esta capital á la ciudad de Toluca y á la de Puebla; visto lo informado por las juntas departamentales de México y Puebla, en virtud del decreto del Congreso general, fecha 7 de Abril de 1838; y tomando en consideracion lo que la propia Junta directiva ha expuesto, he tenido á bien decretar, usando además de la autorizacion que concede el citado decreto del Congreso general, de las facultades con que se halla investido el Supremo Gobierno por la sétima de las bases acordadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos, las siguientes tarifas para el pago de peajes:

CAMINO DE MÉXICO A PUEBLA POR LA GARITA DE SAN LAZARO Y RIO FRIO.

CARRUAJES.

	S. Lázaro.	Rio Frio.
Coches, tanto de ida como de vuelta, tirados hasta por ocho cabalgaduras	$ 2 0 0	2 0 0
Cada cabalgadura que exceda del número de las ocho citadas	1 0 0	1 0 0
Volantas y literas con dos cabalgaduras	1 0 0	1 0 0
Las cabalgaduras que lleven de refaccion, un real por cada una	0 1 0	0 1 0
Carretas de dos ruedas tiradas por tres ó más bestias apareadas	1 0 0	1 0 0
Omnibus cargados, tirados hasta por seis bestias, volviendo en el dia	4 0 0	4 0 0
Los mismos de vacío	1 3 0	1 3 0

	S. Lázaro.	Rio Frio.
Los mismos á su regreso en otro dia, cargados	4 0 0	4 0 0
Los mismos si regresan de vacío	1 3 0	1 3 0
Diligencias de nueve asientos cargadas ó vacías, tiradas hasta por seis bestias y que hagan servicio periódico y permanente en la línea	2 0 0	2 0 0
Las mismas extraordinarias, ó que no hagan el servicio permanente y periódico indicado	3 0 0	3 0 0
Diligencias de seis asientos cargadas ó vacías, y que hagan servicio periódico y permanente en la línea	1 4 0	1 4 0
Las mismas que no hagan el servicio periódico indicado.	2 0 0	2·0 0
Carretelas y quitrines cargados, con cuatro ruedas, tiradas hasta por seis bestias, volviendo en el dia	1 4 0	1 4 0
Las mismas y los mismos de vacío	0 4 0	0 4 0
Carros de trasporte cargados, tirados hasta por ocho bestias	4 0 0	4 0 0
Los mismos de vacío	1 4 0	1 4 0
Juegos de coches ó de otros carruajes que conduzcan carga, tirados hasta por ocho bestias	3 0 0	3 0 0
Idem de vacío	1 0 0	1 0 0
Por cada bestia enganchada, además del número señalado á los carros	0 1 0	0 1 0

Recuas y equipajes.

Cada mula, macho, caballo ó yegua, con carga ó ginete, tanto de ida como de vuelta	0 1 0	0 1 0
Las mismas bestias de vacío	0 0 6	0 0 6
Cada burro ó burra con carga ó ginete, tanto de ida como de vuelta	0 0 6	0 0 6

Ganado de lana y cerda.

Cada toro ó novillo, tanto de ida como de vuelta	0 1 0	0 1 0
Cada cien cabezas de ganado de lana	0 4 0	0 4 0
Cada cerdo	0 1 0	0 1 0

CAMINO DE TOLUCA.

	CUAJIMALPA.	LERMA.
Coches, tanto de ida como de vuelta, tirados hasta por ocho cabalgaduras	1 6 0	1 6 0
Cada cabalgadura de refaccion ó enganchada á más de las otras	0 1 0	0 1 0
Volantas y literas con dos cabalgaduras	1 0 0	1 0 0
Cada cabalgadura que lleven de refaccion	0 1 0	0 1 0
Carretas de dos ruedas, tiradas con dos ó tres mulas apareadas	1 0 0	1 0 0
Omnibus cargados, tirados hasta por seis bestias, volviendo en el dia	4 0 0	4 0 0
Los mismos de vacío	1 3 0	1 3 0
Los mismos á su regreso en otro dia, cargados	4 0 0	4 0 0
Los mismos si regresaren de vacío	1 3 0	1 3 0
Diligencias de nueve asientos cargadas ó vacías, y que hagan servicio periódico y permanente en la línea	2 0 0	2 0 0
Las mismas extraordinarias y que no hagan el servicio periódico y permanente indicado	3 0 0	3 0 0
Diligencias de seis asientos, cargadas ó vacías, y que hagan servicio periódico y permanente en la línea	1 4 0	1 4 0
Las mismas extraordinarias, ó que no hagan el servicio periódico y permanente indicado	2 0 0	2 0 0
Carretelas y quitrines con cuatro ruedas, cargados, tirados hasta por seis bestias, volviendo en el dia	1 4 0	1 4 0
Las mismas y los mismos de vacío	0 4 0	0 4 0
Las mismas y los mismos á su regreso en otro dia	1 4 0	1 4 0
Las mismas y los mismos de vacío	0 4 0	0 4 0
Carros de trasporte cargados, tirados hasta por ocho bestias	4 0 0	4 0 0
Los mismos de vacío	1 4 0	1 4 0
Juegos de coches ó de otros carruajes que conduzcan carga tirados hasta por ocho bestias	3 0 0	3 0 0

	Cuajimalpa.	Lerma.
Idem de vacío	1 0 0	1 0 0
Por cada bestia enganchada además del número señalado á los carros	0 1 0	0 1 0

Recuas y equipajes.

Cada mula, macho, caballo ó yegua, con carga ó ginete, tanto de ida como de vuelta	0 1 0	0 1 0
Las mismas bestias de vacío	0 0 6	0 0 6
Cada burro ó burra con carga ó ginete, tanto de ida como de vuelta	0 1 0	0 1 0

Los burros que conduzcan gente pobre, y que no excedan del número de cuatro, pagarán una cuartilla por cabeza.

Ganado de lana y cerda.

Los cerdos, carneros y demas ganado menor, medio por cabeza; y cuando pertenezcan á gente pobre, solo se cobrará si excediere de tres el número de los animales que conduzcan.

Cada toro ó vaca	0 0 6	0 0 6

Exenciones.

Solo estarán exentos de pagar el peaje:

Primero. Los correos de la nacion, no comprendiéndose en esta exencion las diligencias que conducen la correspondencia pública por contrata.

Segundo. Los militares cuando vayan á asuntos del servicio nacional, manifestando indispensablemente su credencial; pero si llevaren carruajes ó bestias alquiladas, sus dueños pagarán las respectivas cuotas.

Tercero. Los curas párrocos y sus vicarios, cuando salieren á funciones de su ministerio dentro de su feligresía.

Cuarto. Las autoridades civiles y judiciales y las de hacienda pública, cuando vayan en comision del servicio de sus respectivos ramos.

Quinto. Los dueños, administradores y vaqueros de las haciendas inmediatas á las garitas de recaudacion, y los ganados de las mismas haciendas, á su tránsito de unas tierras á otras de la finca.

Disposiciones generales.

Primera. A todo causante de peaje que haya de transitar desde una á otra garita de las recaudadoras, se le dará la correspondiente boleta conforme á los reglamentos expedidos por la Junta directiva, para que no se le sujete á segundo pago en la contra-garita.

Segunda. No se le permitirá el paso á ningun carro de trasporte, cuyas llantas no tengan embutidos los clavos, y las dimensiones de que habla el decreto de 15 de Enero del año próximo pasado, y que no estuvieren habilitados de las llaves de patente, ó mesas de arrastre, y que deben usar en las pendientes de los caminos, y lo mismo sucederá respecto de las diligencias que no tuvieren igualmente las llaves de patente.

Tercera. Por ningun motivo se permitirá arrastrar las maderas por paraje alguno de los caminos, y la conduccion de estas, cualesquiera que sea su tamaño, deberá hacerse en carros, ó del modo que mejor convenga á sus dueños, con tal que no sean arrastradas; en la inteligencia de que los contraventores á esta disposicion, pagarán una multa desde un peso hasta cincuenta, segun la cantidad de madera que arrastren, y perjuicios que ocasionaren á juicio de peritos, advirtiéndose que las maderas serán detenidas en el punto en que se encontraren, sin perjuicio de la exaccion de esta multa, para que continúen conduciéndose en la forma debida.

Cuarta. En los pasos de puentes, se deberá dar una distancia de carruaje á otro, para que estas obras no sean deterioradas con el excesivo peso que gravita sobre ellas cuando pasan diversos carros unidos. La contravencion causará una multa de veinticinco pesos, y si los puentes padecieren algun deterioro porque hayan pasado los carros precipitadamente uno tras otro, ó por no habérseles dado una distancia proporcionada, pagarán sus dueños lo que á juicio de peritos se gradúe importe el daño.

Quinta. Se prohibe que los carruajes se aproximen á los muros laterales de los caminos y de los puentes, siendo responsables sus dueños de los perjuicios que causen á unos y otros, calculados á juicio de peritos, pagándolos con más una multa de veinticinco pesos.

Sexta. Ningun pasajero ni arriero permitirá que las caballerías ó ganados que conducen, salgan del camino saltando los bordos y zanjas, ni tampoco que se detengan embarazando el paso á los demas; en el concepto que, en cuanto á lo primero, deberá pagar los perjuicios que se hicieren.

Sétima. Si donde se escasea el terreno se encontraren dos recuas, se detendrá una de ellas, hasta que la otra pase cediendo siempre la derecha la una á la otra, y lo mismo sucederá respecto á los carruajes.

Octava. Las partidas de toros serán conducidas con todas las precauciones debidas, á fin de evitar desgracias, y serán responsables los dueños y conductores.

Novena. La Junta directiva de peajes, el director de obras, los sobrestantes de estas, y los recaudadores del ramo, vigilarán y cuidarán del más exacto cumplimiento de todo lo prevenido, usando para la exaccion de multas y perjuicios de que queda hecha mencion, de las facultades coactivas de que trata el decreto de 7 de Setiembre último.

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.»

Marzo 20 de 1843.

Que el cobro del ramo de peajes que se hacia en la garita de San Antonio se verifique en Cerro Gordo.

Las autoridades y propietarios del partido de Coyoacán, han representado al Exmo. Sr. Presidente provisional de la República, manifestando los graves perjuicios que se ocasionan á la agricultura por el establecimiento de la garita de peajes en la hacienda de San Antonio; y habiéndose servido S. E. acordar que con arreglo á lo determinado en el decreto de 15 de Julio del año próximo pasado, el cobro de que se trata se verifique en Cerro Gordo, y por ningun motivo entre San An-

tonio y Santa Ursula, como dispuso el decreto de 28 de Noviembre del mismo año, lo comunico á V. E. para su puntual cumplimiento.—Exmo. Sr. Gobernador del Departamento de México.

Decreto.—Junio 28 de 1852.

Reglas para la Administracion de peajes.

El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*MARIANO ARISTA, general de division y Presidente de los Estados-Unidos Mexicanos:*

«Considerando que declarados por la ley de 30 de Noviembre de 1850, pertenecientes al Erario nacional los fondos denominados de peajes; y siendo conveniente que dichos fondos públicos sean administrados como las demas rentas de la nacion; y haciendo uso de la facultad que me concede la ley de 21 de Mayo anterior, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Los productos de los peajes de los caminos de México á Veracruz, el de Toluca á Veracruz por las villas, el de México á Acapulco, y el de fierro, de Veracruz á San Juan, serán administrados por el Gobierno.

«Art. 2º La Administracion de cada uno de estos caminos se verificará por un empleado del Gobierno general y por dos asociados que nombrará la Junta de fomento mercantil de la capital cada dos años. Las atribuciones de ellos se detallarán en el reglamento respectivo.

«Art. 3º La planta de cada Administracion será la siguiente:

Un administrador tesorero con el sueldo anual de......$	2,400 00
Dos asociados por carga concejil, ó expensados por los acreedores..	0 00
Un oficial tenedor de libros..	700 00
Un escribiente..	500 00
Para gastos de oficina y mozos de aseo........................	200 00
	3,800.00

No se abonará nada por casa para la oficina, que estará en la habitacion del administrador.

«Art. 4º Si fuere necesario dividir la administracion con algun camino, se establecerá una administracion subalterna de la de esta capital, y tendrá la planta siguiente:

Un administrador con el sueldo anual de..................	$ 1,200 00
Un escribiente..	500 00
	1,700 00

«Art. 5º Los acreedores que hubieren pactado con el Gobierno recibir de la misma renta de peajes los réditos de los capitales que entregaron al fondo comun, los recibirán como pactaron, previa comunicacion de la Junta de crédito público, dirigida al tesorero general de la Federacion, cuidando este de que la propia Junta reintegre al Erario de los fondos de la deuda interior, lo que se pague por réditos. Los acreedores que hubieren pactado intervenir en la administracion, nombrarán los dos asociados al mismo tiempo que lo haga la Junta de fomento para las otras administraciones.

«Art. 6º Los asociados para la administracion del camino de fierro de Veracruz á San Juan, los nombrará el Ayuntamiento de dicha ciudad, y el Gobierno continuará haciendo los gastos de reparacion y conservacion que sean necesarios, mientras no basten los fondos del camino para su continuacion.

«Art. 7º Los administradores de peajes se sujetarán á las reglas siguientes:

«Primera. Dependerán de la seccion directiva correspondiente de la Secretaría de Hacienda.

«Segunda. Nombrarán bajo su responsabilidad á los recaudadores de peajes, directores y sobrestantes de obras de dichos caminos, señalándoles, previa aprobacion del Gobierno, el tanto por ciento de honorario que deben disfrutar sobre los caudales que recauden ó distribuyan, y exigiéndoles la correspondiente caucion de su manejo, á su satisfaccion.

«Tercera. Afianzarán su manejo con la cantidad de seis mil pesos, á satisfaccion del tesorero general.

«Cuarta. Formarán el dia último de cada mes la balanza de su administracion, y remitirán un ejemplar á la seccion directiva de la Secretaría del despacho y otro á la Tesorería general.

«Quinta. Rendirán sus cuentas á la propia Tesorería, un mes despues de concluido el año económico.

«Sexta. Remitirán á la seccion respectiva de la Secretaría de Hacienda, el presupuesto de gastos de administracion, y de obras y composturas de caminos, de un mes para otro, para que luego que sea aprobado por el Gobierno, se comprenda en el presupuesto general antes de llevarse á efecto.

«Sétima. De las obras extraordinarias que se ofrezcan formarán tambien el presupuesto respectivo, para que sea previamente aprobado por el Gobierno.

«Art. 8º Las cuentas que presentaren los administradores de peajes serán revisadas por el Tesorero general, quien exigirá la responsabilidad que pueda resultarles, y las remitirá á la contaduría mayor para su glosa.

«Art. 9º La administracion de los peajes que se establece por el presente decreto, comenzará el dia 1º de Julio próximo en que da principio el año económico, recibiéndola los administradores de la antigua Junta, previo corte de caja ó inventario, que intervendrá el gefe de la seccion respectiva de la Secretaría de Hacienda.

«Art. 10. Las antiguas juntas remitirán sus respectivas cuentas hasta el dia 31 del presente á la contaduría de propios, como antes lo ejecutaban.

«Art. 11. Los empleados de la planta que señala este decreto, quedan sujetos á lo que dispone la ley de 21 de Mayo de este año.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno nacional en México, á 28 de Junio de 1852.—*Mariano Arista.*—A D. Márcos Esparza.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes Dios y libertad. México, Junio 28 de 1852.—*Esparza.*

Decreto.—Enero 24 de 1853.

Se deroga el decreto expedido por el Supremo Gobierno en 28 de Junio de 1852, y se ordena que los peajes se devuelvan á los acreedores.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda.—Seccion 2ª—El Exmo. Sr. Presidente interino de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*El Presidente interino de los Estados-Unidos Mexicanos, á los habitantes de la República, sabed:*

«Que considerando que el convenio celebrado en 24 de Diciembre de 1850 entre el Gobierno asociado á las Comisiones de ambas Cámaras por una parte, y los acreedores al camino de Toluca á Veracruz por otra, tenia una autorizacion legítima incuestionable, como nacido por virtud de ley de 30 de Noviembre del mismo año: que en consecuencia entraron los acreedores al goce de los derechos que el convenio les aseguraba: que este no pudo ser alterado sin el consentimiento de las partes contratantes: que desviándose de este principio el decreto de 28 de Junio de 1852 expedido por el Gobierno, privó á los acreedores de la administracion que les correspondia por dicho ajuste, y que contra esta disposicion han dirigido diversas reclamaciones los interesados, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se deroga el decreto expedido por el Supremo Gobierno en 28 de Junio de 1852, en lo que toca á los acreedores del camino de Toluca á Veracruz.

«Art. 2º El cuidado del camino y la Administracion de los peajes quedarán desde luego á cargo de dichos acreedores, segun el convenio que celebraron con el Gobierno en 24 de Diciembre de 1850; entregando inmediatamente el administrador actual del camino todo lo que recibió.

«Art. 3º Dentro de un mes, contado desde esta fecha, el actual administrador del camino de Toluca á Veracruz rendirá la cuenta de su manejo á la Tesorería general de la Federacion.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio federal de México, á 24 de Enero de 1853.—*J. Bautista Ceballos.*—A D. Manuel Merino.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Enero 24 de 1853.—*M. Merino.*

Decreto.—Mayo 10 de 1853.

Establecimiento de la Administracion de caminos y peajes.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, benemérito de la patria, general de division, caballero gran cruz de la real y distinguida Orden española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las facultades que la nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se establece en esta capital una Administracion general de caminos y peajes de la República, que estará sujeta inmediatamente al Ministerio de Fomento. El Gobierno nombrará al administrador con el carácter que dieron á los empleados de Hacienda la ley de 17 de Abril de 1837 y sus aclaraciones, y ese empleado caucionará su manejo con dos fiadores de á tres mil pesos, á satisfaccion de la Tesorería general.

«Art. 2º Estarán á cargo de la Administracion los caminos de Toluca á Veracruz por Orizaba, de México á Acapulco, de Puebla á Perote y de allí á Veracruz, el de fierro de este puerto á San Juan, el que conduce de México al Interior por Querétaro, el de Tampico á San Luis, y los demas que por el Gobierno sean declarados de primera y segunda clase, conforme á la ley de 24 de Setiembre de 1842. Los empleados ó personas que tengan á su cargo las administraciones, tesorerías ú otras oficinas que corran con los citados caminos y sus peajes, entregarán ambos

y los respectivos archivos al nuevo administrador general, dentro de veinte dias y en los términos que disponga este.

«Art. 3º La manera de desempeñar sus naturales atribuciones la Administracion general de caminos, se detallará en un reglamento que el administrador formará dentro de dos meses, en consonancia con lo prevenido en esta ley, en las de 24 de Setiembre de 1842, y en las que han consignado una parte del derecho de avería para los caminos, y además bajo las bases siguientes:

«Primera. Todas las obras de los caminos las harán ingenieros nombrados por el Gobierno ó con su aprobacion, pudiendo tambien hacerse por contratas cuando sea conveniente.

«Segunda. Se fijará el método de recaudacion de peajes, y tendrán los que lo hagan por único haber un tanto por ciento sobre lo que recauden.

«Tercera. Las cuentas se rendirán á la contaduría de propios y arbitrios.

«Cuarta. El administrador nombrará y removerá á los empleados y recaudadores, quienes desempeñarán sus atribuciones bajo la responsabilidad de aquel, para lo cual podrá exigir, á los que crea conveniente, las fianzas ó cauciones necesarias, y propondrá al Gobierno un inspector general encargado de visitar todas las recaudaciones de peajes y los caminos dependientes de la Administracion. El reglamento de que se trata se sujetará á la aprobacion del Supremo Gobierno, sin perjuicio de que desde luego se ponga en práctica.

«Art. 4º La planta de la Administracion general es la siguiente:

Un administrador con el sueldo anual de	2,400	0	0
Un inspector general con	2,400	0	0
Un cajero y tenedor de libros con	1,200	0	0
Un oficial, archivero, con	1,000	0	0
Dos escribientes con 600 pesos cada uno	1,200	0	0
Gratificacion al interventor de los acreedores	600	0	0
Un portero con el sueldo de	300	0	0
Para gastos de oficina	300	0	0
Suma	9,400	0	0

«Art. 5º A los acreedores del camino de Toluca á Veracruz por Orizaba, y á los del de Perote á Veracruz, se les reconoce el derecho que tienen sobre la hipoteca del peaje, y para el pago de réditos y capitales de todos, obrará la administracion general con arreglo al convenio que los primeros hicieron con el Gobierno y las comisiones de las Cámaras en 24 de Diciembre de 1850. Se reconocen asimismo cualesquiera gravámenes, impuestos legalmente, que reporten los otros peajes ó caminos de que ha de encargarse la administracion; y cuantos individuos ó corporaciones tengan el carácter de acreedores, formarán un solo cuerpo, y nombrarán, segun se disponga en el reglamento, un interventor que vigile se les hagan, en los términos prevenidos, los pagos. El del rédito corriente se verificará con preferencia á los gastos del camino.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 10 de Mayo de 1853.—*Antonio López de Santa-Anna.*—A D. Joaquin Velazquez de Leon.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Mayo 10 de 1853.—*Velazquez de Leon.*

Agosto 24 de 1855.

Se retira el cobro de los peajes de Tlahuac, á los Sres. Ayllon y Cª

Ministerio de Fomento.— Seccion 5ª—Con esta fecha digo á los Sres. Ayllon y Cª, empresarios de la navegacion por vapores en los lagos de esta capital, lo que sigue:

«En vista de no haber cumplido la Empresa de navegacion por vapores en los lagos del Valle de México con las obligaciones que contrajo por el contrato aprobado el 18 de Noviembre de 1853, por el cual se le concedió el producto de los peajes de Tlahuac, se ha servido acordar el Exmo. Sr. Presidente interino de la República, se suspendan los efectos de dicho contrato, y que se encargue desde luego la Administracion general de caminos de la recaudacion de dicho impuesto, entretanto

que con vista de lo percibido por la misma Empresa y de las obras que se hayan ejecutado en el canal, se determine lo conveniente.

Lo comunico á vdes. de órden de S. E. para su cumplimiento.»

Y lo trascribo á vd. con el mismo objeto.

Dios y libertad. México, Agosto 24 de 1855.—*Miguel Lerdo de Tejada.*—Sr. Administrador general de caminos y peajes.

Agosto 25 de 1855.

Se traslada el contra-peaje de Ojo de Agua Caliente á la garita de Teposuchilt.

Ministerio de Fomento.—Seccion 5ª—Exmo. Sr.—El Exmo. Sr. Presidente interino se ha servido acordar se traslade el contra-peaje de Ojo de Agua Caliente á la garita llamada del Teposuchilt. Lo que me honro de decir á V. E. para su superior conocimiento.

Dios y libertad. México, Agosto 25 de 1855.—*M. Lerdo de Tejada.*—Exmo. Sr. Gobernador del Departamento de Puebla.

Mayo 5 de 1859.

Que los gefes militares no den órdenes á los administradores de peajes dispensando los derechos del ramo.

El Exmo. Sr. Comandante general, con fecha 6 del presente, me dice lo que copio:

«Comandancia general de México.—Mesa 1ª—El Exmo. Sr. Ministro de Guerra, en oficio 3 del actual, me dice lo que sigue:

«Exmo. Sr.—El Exmo. Sr. Ministro de Fomento, en oficio de ayer, me dice lo que sigue:

«Exmo. Sr.—Con esta fecha digo al administrador de caminos y peajes lo siguiente:

«Siendo ya frecuentes los casos de que por los señores gefes que mandan tropas del ejército del Supremo Gobierno se den órdenes á las recaudaciones de peajes, dispensando bajo varios pretextos á los transeuntes y á los cargamentos del pago de este derecho, en perjuicio de los

mismos á quienes se intenta favorecer, pues sin fondos con que atender los caminos se hacen estos intransitables, no solo para el comercio y agricultura, sino hasta para las mismas tropas que traen á sus órdenes; el Exmo. Sr. Presidente sustituto se ha servido disponer que cese este abuso por los señores gefes del ejército, y que en lo sucesivo no se obsequien por las recaudaciones de peajes órdenes de esta especie, que no están comprendidas en los aranceles respectivos.

«Lo que digo á vd. en contestacion á su oficio de 29 de Abril último, para que lo haga saber á las oficinas recaudadoras; en concepto que ya por esta Secretaría se da conocimiento de esta suprema disposicion al Exmo. Sr. Ministro de Guerra y Marina.»

«Y me honro de comunicarlo á V. E. por lo relativo á la parte que á este Ministerio corresponde.»

«Y lo inserto á vd., etc.»

«Y lo traslado á V. S. para que se sirva comunicarlo en la órden general.»

México, Mayo 5 de 1859.—*José Mariano de Salas.*—Señor general mayor de esta plaza.

Octubre 5 de 1859.

Todas las autoridades tienen obligacion de prestar el auxilio que les pidan los empleados del ramo de peajes para hacer efectivo el cobro.

El Exmo. Sr. Presidente sustituto ha tenido á bien disponer recuerde á V. S., como lo ejecuto, para que á su vez lo haga á las autoridades subalternas de la comprension de su mando, la obligacion que tienen de prestar el auxilio que necesiten los empleados de la Administracion de caminos, á fin de hacer efectivo el pago del peaje cuando se nieguen á enterarlo los que deben hacerlo.

México, Octubre 5 de 1859.—*Corona.*

Decreto.—Enero 26 de 1861.

Se extingue el fondo de peajes y entra al Crédito público.

El Exmo. Sr. Presidente de la República, con esta fecha se ha servido dirigirme el decreto siguiente:

«*El C. BENITO JUAREZ, Presidente interino constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:*

«Que en uso de las ámplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Artículo único. Se extingue el fondo de peajes, el cual entrará al Crédito público, conforme á las bases establecidas por las leyes.

«Palacio del Gobierno federal en México, á 26 de Enero de 1861.—*Benito Juarez.*—Al C. Guillermo Prieto.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento.

Dios, libertad y reforma. México, etc.—*Prieto.*

Decreto.—Abril 25 de 1861.

Se suprime el impuesto de peajes sustituyéndolo con una contribucion.

Exmo. Sr.—El Exmo. Sr. Presidente interino constitucional de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*El C. BENITO JUAREZ, Presidente interino constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, hago sabed:*

«Que en uso de las ámplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Queda suprimido el impuesto llamado de peajes. Se establece una contribucion sobre las fincas rústicas para la conservacion y mejora de los caminos que dependen del Gobierno general.

«Art. 2º Esta contribucion será pagada por los dueños de fincas rústicas á razon de doscientos cuarenta pesos anuales por cada legua de

vía que las atraviese, y de ciento veinte pesos por cada legua de contacto por uno de los lados del camino.

«Art. 3º En los mismos términos pagarán esta contribucion las fincas que se encuentren á la orilla de rios y lagunas navegables.

«Art. 4º Las fincas que estuvieren en los caminos que partan del principal hasta una legua de distancia de este, pagarán la mitad del impuesto.

«Art. 5º Esta contribucion será colectada por los segundos de los ingenieros civiles que tengan á su cargo los referidos caminos.

«Art. 6º Los dependientes principales ó segundos de los ingenieros civiles deberán ser, por lo menos, arquitectos agrimensores.

«Art. 7º Dos terceras partes, por lo menos, de la contribucion, se invertirán en los caminos respectivos.

«Art. 8º Los gastos de recaudacion no pasarán del 10 por 100.

«Art. 9º La Direccion de peajes se convertirá en Direccion de caminos.

«Art. 10. Los hacendados ó contribuyentes tienen derecho para reunirse cada año, ó cuando lo juzguen oportuno, y exponer su opinion sobre los trabajos practicados y los que estuvieren en proyecto.

«Art. 11. Los carros que conducen efectos mercantiles, las diligencias y los coches que corren como líneas establecidas por los caminos, y los ganados que se trasportan para el consumo de alguna poblacion, pagarán un impuesto á su salida.

«Art. 12. Este impuesto se calculará reduciendo á una mitad lo que pagan los artículos mencionados, segun los aranceles vigentes.

«Art. 13. Se exceptúan de la disposicion anterior los carros conducidos por más de cuatro caballos ó mulas, que sufrirán una contribucion igual á la mayor que ahora tengan impuesta.

«Art. 14. Estas contribuciones se cobrarán en el Distrito por la Direccion de caminos, y en las capitales de los Estados por los agentes de Fomento.

«Art. 15. Ningun carro, diligencia, coche ó ganado, puede ponerse en camino sin llevar una patente ó constancia de haber satisfecho la contribucion correspondiente.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio del Gobierno nacional de México, á 24 de Abril de 1861.—*Benito Juarez.*—Al C. Ignacio Ramirez, Ministro de Justicia é Instruccion pública.»

Y lo comunico á V. E. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios, libertad y reforma. México, etc.—*Ramirez.*

Reglamento.—Mayo 4 de 1861.

Reglamento de la ley de 25 de Abril que impuso una contribucion en vez de peajes.

Art. 1º Los dueños de fincas rústicas pagarán por tercios adelantados el impuesto de que trata el art. 1º de la ley de 25 de Abril de este año, precisamente dentro de los primeros ocho dias despues de aquel en que se les haya señalado la cuota que deben satisfacer.

Art. 2º Los ingenieros directores de los caminos, de acuerdo con los dueños ó encargados de las fincas, determinarán las leguas ó fracciones de legua de camino que atraviesen ó estén en contacto con los terrenos de la finca.

Art. 3º Entretanto se levantan los planos de los caminos por los actuales directores, se sujetarán á los que existan, debiendo rectificar despues las distancias, y reformar las cuotas.

Art. 4º Despues de hecha la determinacion, el ingeniero director señalará al dueño de la finca la cantidad que debe satisfacer, y en su defecto, al encargado de ella, cualquiera que sea su carácter, bastando únicamente para los efectos de la ley, con un oficio del director.

Art. 5º Cada causante está obligado á entregar en el término indicado en el art. 1º, la cantidad que le corresponda al empleado que comisione la Direccion general de caminos para colectar este impuesto, y por cada dia de demora en efectuarlo, sufrirá el recargo de un medio por ciento, siempre que antes se haya presentado el empleado á requerirlo de pago.

Art. 6º Este impuesto deberá pagarse en dinero efectivo, sin que pue-

da admitirse compensacion de ninguna especie, cualquiera que sea la clase ó procedencia del crédito con que se pretenda hacerla.

Art. 7º Para exigir el pago á los dueños de fincas rústicas, que sean morosos en verificarlo, los empleados recaudadores harán uso de la facultad económico-coactiva, incurriendo aquellos en los recargos respectivos.

Art. 8º Los empleados que se designen para hacer la recaudacion, deberán caucionar su manejo, en proporcion de las cantidades que puedan estar á su cargo, sin cuyo requisito no podrán estar en el ejercicio de este empleo.

Art. 9º La contribucion que se impone á los dueños de fincas rústicas, será colectada por los segundos de los ingenieros directores de caminos; y la que deben pagar los carros, diligencias y demas carruajes, así como los ganados, la recaudarán los agentes de Fomento.

Art. 10. Siempre que en ciertos lugares no haya alguno de los empleados de que trata el artículo anterior, la Direccion general de caminos nombrará, con aprobacion del Gobierno, el empleado que deba reemplazar á aquellos.

Art. 11. En las garitas de las poblaciones grandes se pondrán guardas para los efectos que se designarán despues.

Art. 12. Los agentes de Fomento y los segundos de los ingenieros directores de caminos, gozarán el cinco por ciento de lo que recauden. Los guardas de que habla el artículo anterior, tendrán el sueldo que les designe la Direccion general de caminos.

Art. 13. La misma Direccion establecerá, dentro de un mes, el método para colectar los impuestos de que hablan los artículos 1º y 11 de la ley, formando en este tiempo el arancel que debe regir y el reglamento que debe observarse para su cobro. Asimismo formará el reglamento económico para su gobierno interior; todo esto con aprobacion del Gobierno.

Art. 14. Los objetos de que habla el art. 11 de la ley, pagarán á su salida la cuota que con arreglo al arancel les corresponde, en cada tramo de diez leguas, haciéndose el cómputo de lo que deban satisfacer, segun

las leguas que hayan de recorrer, y se les dará una patente que deberá llevar el dueño ó conductor de ellos.

Art. 15. Cuando el dueño ó conductor de carros, carruajes ó ganados, venga de una poblacion en la que haya establecida agencia de Fomento, ó en su defecto algun empleado de los que habla el art. 10, y no presente la patente, pagará doble cuota de la que debia satisfacer por todas las leguas que hubiere caminado sin aquella, computándose el tanto por tramos de diez en diez leguas.

Art. 16. Cuidará la Direccion general de caminos de formar estas patentes de la manera que juzgue más conveniente, para evitar el fraude.

Art. 17. Si los conductores de los objetos expresados vinieren de poblaciones ó lugares donde no haya empleado alguno que expida las patentes, pagarán á la entrada su cuota, segun la base establecida.

Art. 18. Los conductores que no presenten patente, serán llevados ó remitidos por el guarda, ante el encargado de recaudar este impuesto, á fin de que se les haga la liquidacion de lo que deben satisfacer conforme al art. 15, deteniendo entretanto los objetos; y si no existiere en el mismo lugar más que el mismo guarda, este formará la liquidacion.

Art. 19. Las patentes que recojan de los causantes los agentes de Fomento ó los guardas, serán remitidas á la Direccion general de caminos, semanaria y mensualmente.

Art. 20. Quedan exceptuados de pagar el impuesto los coches y otros carruajes de los que conduzcan personas avecindadas en el lugar, pero únicamente en un radio de dos leguas.

Art. 21 Con el objeto de evitar molestias á los transeuntes, cada guarda estará provisto de un número de patentes para expedir las que fuere necesarias, y recoger su importe, que entregará diariamente en la agencia de Fomento, y cuando no hubiere esta, tendrá su producto á disposicion de la Direccion general de caminos.

Art. 22. Todo fraude ú ocultacion que cometan cualesquiera de los causantes comprendidos en los artículos anteriores, será castigado con la pena de pagar triple cuota de la que debieran satisfacer.

Art. 23. Los agentes de Fomento, los segundos de los ingenieros di-

rectores y los guardas, tendrán á disposicion de la Direccion general de caminos el producto de este impuesto.

México, etc.—*Ramirez.*

Decreto.—Enero 29 de 1862.

Se deroga la ley de 25 de Abril de 1861 que estableció una contribucion sobre fincas rústicas, carruajes y ganado, quedando subsistente el impuesto de peajes que ella suprimió.

El C. Presidente de la República me ha dirigido el decreto que sigue:

«*El C. BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que en uso de las ámplias facultades concedidas al Ejecutivo por el Congreso de la Union en la ley de 11 del mes de Diciembre próximo pasado, he venido en decretar lo siguiente:

«Artículo único. Se deroga la ley de 25 de Abril último, que estableció una contribucion sobre fincas rústicas, carros, carruajes y ganados; quedando subsistente, en consecuencia, el impuesto que suprimió la expresada ley.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno federal en México, á 29 de Enero de 1862.—*Benito Juarez.*—Al C. Jesus Terán, Ministro de Justicia, Fomento é Instruccion pública.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia.

Dios, libertad y reforma. México, etc.—*Terán.*

Enero 29 de 1862.

Bases para la celebracion de igualas en el ramo de peajes.

Debiendo cesar todas las igualas celebradas con arreglo á la ley de 25 de Abril del año próximo pasado, y disposiciones relativas, á consecuencia de la ley expedida con esta fecha, y por la cual se deroga la ya citada

de 25 de Abril; en lo sucesivo, las igualas que se promuevan por los causantes de peajes, se celebrarán bajo las bases siguientes:

1ª El tiempo que se estipule en la iguala no podrá ser menos que el de seis meses.

2ª Solo se podrá hacer el rebajo de una tercera parte de los peajes que causen los objetos que se igualen.

3ª El pago de la cantidad convenida será precisamente en pesos fuertes y por meses adelantados; siendo condicion, que la falta del pago adelantado, ó el abuso que se haga de cualquier género, respecto de los objetos igualados, ó de la patente, será motivo bastante para considerar terminada la iguala, y sujeto el trasgresor á las penas establecidas por las leyes y reglamentos de la materia.

4ª La iguala, una vez celebrada, durará precisamente el tiempo estipulado en ella, sin que se pueda rescindir ó hacer otra deduccion ó rebajo sobre la cantidad convenida, aun cuando se supriman los peajes por cualquiera autoridad que no sea el Gobierno general; dejen de transitar uno ó todos los objetos igualados, por causa de revolucion, providencia precautoria, ó cualquier otro incidente, ya sea público ó privado, del interesado, el que será compelido ejecutivamente al pago, en caso de resistencia ó demora.

México, etc.— *Terán.*

Julio 29 de 1863.

Igualas en el ramo de peajes.

La Regencia del Imperio se ha servido disponer, que en la recaudacion de peajes cesen las igualas: lo que comunico á V. S. para su cumplimiento.

México, Julio 29 de 1863.—El Subsecretario de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público, *M. de Castillo.*— Sr. Administrador general de peajes.

Decreto.—Julio 30 de 1863.

Planta de la Administracion general de peajes.

«*La Regencia del Imperio, á los habitantes de la nacion, sabed:*

«Que para la mejor y más arreglada recaudacion de peajes, ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º La planta provisional de la Administracion general de peajes, será la siguiente:

ADMINISTRACION GENERAL.

Administrador general	3,000	
Secretario	500	
Un meritorio sin sueldo.	——	3,500

SECCION DE CUENTA GENERAL.

Contador gefe de la contabilidad	2,000	
Un oficial primero	700	
Un idem segundo	500	
Un meritorio sin sueldo.	——	3,200

SECCION DE TESORERÍA.

Cajero	1,000	
Un oficial	500	
Un meritorio sin sueldo.	——	1,500

ARCHIVO.

Archivero	400	
Portero	300	
Mozo de oficio	200	900
Gastos menores	300	300
		9,400

«Art. 2º Se proveerán inmediatamente las plazas creadas por el presente decreto, á cuyo efecto remitirá el administrador general sus propuestas á la Secretaría de Hacienda.

«Art. 3º Los empleados que se nombren en virtud de este decreto, tendrán el carácter de provisionales y recibirán el sueldo que se les señala desde la fecha de su posesion. Los que queden excedentes, serán liquidados y pagados desde que volvieron al servicio hasta el dia de su separacion, con proporcion al sueldo que gozan actualmente, y entrarán en una posicion de expectativa hasta que puedan ser nuevamente colocados.

«Art. 4º Las faltas leves habituales de los empleados en el servicio de la Administracion general de peajes, se castigarán con una multa que fijará el administrador general, dando cuenta á la Secretaría de Hacienda. Estos descuentos por multas, ingresarán en el fondo que se formará en la citada Administracion general de peajes, para distribuirlo anualmente entre los empleados que se distingan por su celo y laboriosidad

«Por tanto, etc. México, 30 de Julio de 1863.—*Juan N. Almonte.*—*José Mariano de Salas.*—*Juan Bautista Ormaechea.*»—El Subsecretario de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público, *M. de Castillo.*

Agosto 3 de 1863.

Cesacion de la excepcion del pago de peajes que expresa.

La Regencia del Imperio se ha servido disponer que cese la excepcion del pago de peajes concedida por los aranceles en el radio de dos leguas á los vecinos de las poblaciones.

México, Agosto 3 de 1863.—El Subsecretario del Despacho de Hacienda y Crédito público, *M. de Castillo.*

Agosto 18 de 1863.

Cesacion del impuesto que se cobraba en Tlahuac.

Atendiendo la Regencia del Imperio á las razones que se le han expuesto por varios comerciantes del distrito de Chalco que solicitan se

haga cesar el cobro del impuesto que se exige en Tlahuac para sostenimiento de las fuerzas que cuidan de la seguridad del canal que conduce á esta capital, ha tenido á bien disponer que V. S. dicte sus órdenes para que inmediatamente cese el impuesto arbitrario y oneroso de que se trata, comunicando á este Ministerio haberse así verificado.

México, Agosto 18 de 1863.—El Subsecretario del Despacho de Gobernacion, *José I. de Anievas.*—Sr. Prefecto político de México.

Circular.—Agosto 1º de 1864.

Se recuerda el cumplimiento de los artículos 2º y 11 del reglamento de la renta.

Esta Administracion general ha visto con sumo desagrado que en algunas recaudaciones no se ha cumplido con lo prevenido en los artículos 2º y 11 del reglamento de 1º de Agosto del año anterior, pues no han expedido á los causantes las boletas de que tratan, y ni aun se ha observado la parte del arancel en la «manera de hacer el cobro,» cuyo abuso lo han cometido pretextando en algunos casos que para nada servirán las boletas, por no haber otras recaudaciones donde las recojan; lo que debe considerarse como una falta grave que esta Administracion general está resuelta á castigar severamente, esperando que vd. no dará lugar á que dicte medidas extremas, pues confia en la honradez de los servidores de la renta: de esta circular acusará vd. el correspondiente recibo.

México, Agosto 1º de 1864.—El Administrador general del ramo de peajes, *Agustin Tornel.*

Circular.—Setiembre 1º de 1864.

Que los recibos que acusen los empleados de peajes á las oficinas de correos, los firmen en las mismas cubiertas de la correspondencia que les vaya consignada.

La Administracion general de Correos, de acuerdo con la de esta renta, ha dispuesto que las oficinas dependientes de ella solo exijan á los empleados de peajes, firmen los recibos en las mismas cubiertas de la

correspondencia que les vaya consignada, á fin de que de esta manera no se separen de sus oficinas ni se entorpezca el buen servicio de ellas.

Lo que comunico á vd. para su conocimiento, y á fin de que mande por su correspondencia á la Administracion de Correos de ese lugar.

México, Setiembre 1º de 1864.—El Administrador general del ramo, *Agustin Tornel.*

Decreto.—Mayo 17 de 1865.

Se extingue la Administracion general de peajes.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Debiendo centralizarse en el Ministerio de Hacienda la Direccion general de todas las rentas del Imperio:

Oido Nuestro Consejo de Ministros,

DECRETAMOS lo siguiente:

Artículo único. Se extingue la Administracion general de peajes, establecida por decreto de 30 de Julio de 1863.

Nuestro Ministerio de Hacienda queda encargado de la ejecucion de este decreto.

Dado en Jalapilla, á 17 de Mayo de 1865.—*Maximiliano.*—Por mandato de S. M., el Subsecretario de Hacienda, *Félix Campillo.*

Agosto 8 de 1867.

Circular previniendo que las administraciones de peajes remitan sus cuentas y fondos que recauden al Ministerio de Fomento, y una noticia del nombramiento de recaudadores y la dotacion para gastos de cada recaudacion.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Circular.—Establecida ya en este Ministerio la Administracion de caminos y peajes, con él se entenderá vd. directamente en lo sucesivo, remitiéndole con la debida oportunidad las cuentas y los fondos que se recauden en la oficina de su cargo, á menos de que por este mismo Ministerio se comunique á vd. órden que disponga de otra manera de los mencionados fondos.

Tambien deberá vd. remitir desde luego una noticia de la fecha de su nombramiento, expresando la autoridad que lo haya hecho y la cantidad con que esté dotada para sus gastos esa recaudacion.

Independencia y libertad. México, Agosto 8 de 1867.—*Balcárcel.*—C. recaudador de peajes de.....

Orden.—Octubre 7 de 1867.

Que las recaudaciones de peajes, al remitir sus cuentas, justifiquen los pagos ó enteros que han hecho con los recibos de los interesados, ó copia de la órden que los autorizó.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 1ª—Habiéndose notado que algunas de las recaudaciones de peajes, al remitir sus cuentas á esta Secretaría, no justifican los pagos ó enteros que han hecho con los recibos de los interesados, ó copia de la órden que los autorizó á ello, segun está prevenido por diversas disposiciones, se le recuerdan á vd. para que les dé el debido cumplimiento; en el concepto de que ninguna partida de data que en lo sucesivo viniere sin este requisito, le será abonada por la seccion respectiva de este Ministerio.

Dígolo á vd. para su inteligencia.

Independencia y libertad. México, Octubre 7 de 1867.—*Balcárcel.*

Octubre 23 de 1867.

Circular previniendo el cumplimiento de una disposicion en la que se ordena que cada quince dias remitan al Ministerio las recaudaciones de peajes una noticia de los carruajes que transiten por ellas pertenecientes á la Empresa de diligencias generales.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 4ª—Circular núm. 10.—En la circular núm. 7, fecha 4 del corriente, se ordenó que cada quince dias remitiesen á este Ministerio las recaudaciones de peajes una noticia de los carruajes que transiten por ellas pertenecientes á la Empresa de diligencias generales, haciendo la debida especificacion de los que fuesen *vacíos* ó *cargados*, del *número*

de asientos que contengan *y lo que debieran pagar* por ellos; y como se ha notado que algunas de dichas recaudaciones al hacer el envío de esas noticias, omiten algunas de las condiciones con que deben venir, con especialidad la de la valorizacion de ellos, se recomienda de nuevo, para que en lo sucesivo se llene este requisito; en el concepto, que se reputará por cargado todo carruaje que conduzca aunque sea un solo pasajero, y que las cuotas serán las siguientes:

	CARGADOS.		VACIOS.	
	9 asientos.	12 asientos.	9 asientos.	12 asientos.
De México á Puebla y Morelia, inclusive	$ 0 75	$ 1 25	$ 0 50	$ 0 75
De México á Querétaro y Pachuca, inclusive	,, 0 75	,, 1 12½	,, 0 50	,, 0 75
De México á Cuernavaca: de Querétaro, exclusive, á Guadalajara, Zacatecas y Matamoros; y de Amozoc á Veracruz, exclusive	,, 1 50	,, 2 50	,, 1 00	,, 1 25
En Veracruz	,, 2 00	,, 3 00	,, 1 25	,, 1 50

Independencia y libertad. México, Octubre 23 de 1867.—*Balcárcel.*

Decreto.—Noviembre 19 de 1867.

Se suprime el impuesto conocido con el nombre de peajes, y se establece una contribucion que lo sustituye.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente etc., sabed que:*

«Considerando: que el impuesto conocido con el nombre de *peajes* origina á los causantes detenciones y molestias, que pesan particularmente sobre la clase más pobre de la poblacion;

«Considerando: que es conveniente preparar desde ahora la percepcion de los impuestos, de manera que se facilite el futuro establecimiento de la completa libertad del comercio interior;

«Considerando, por último, que los efectos que por esta ley se gravan son los que realmente hacen más uso de los caminos, y que deben ser por lo mismo los que suministren los medios de repararlos;

«He tenido á bien, en uso de las facultades de que me hallo investido, decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se suprime en toda la República el impuesto conocido con el nombre de *peajes*.

«Art. 2º Para atender á la apertura y conservacion de los caminos, se establecen los impuestos siguientes:

«1º Cincuenta centavos anuales al millar sobre el valor de todas las fincas rústicas de la República, pagados por tercios adelantados.

«2º Cincuenta centavos anuales al millar sobre el valor de las fábricas y molinos de cualquiera clase que sean, pagados tambien por tercios adelantados.

«3º El derecho de un peso por cada ocho arrobas á todos los efectos extranjeros que se introduzcan por las aduanas marítimas ó fronterizas de la República.

«4º Las empresas de carruajes para conduccion de pasajeros, pagarán un centavo por kilómetro de camino que sus carruajes recorran. El pago se hará por meses cumplidos, computándose la distancia recorrida, por el número de viajes que cada carruaje haga durante el mes.

«Art. 3º El cobro de los impuestos que por esta ley deban pagar las fincas rústicas, fábricas y molinos, quedará encargado á los gefes de hacienda respectivos, y en el Distrito federal lo hará la oficina de contribuciones directas.

«Art. 4º El cobro á los bultos de efectos extranjeros, se hará tambien á la maquinaria y demas objetos exceptuados por las leyes, y solo gozarán de la exencion los que la tuvieren por concesiones expresas anteriores, ó que en lo sucesivo se dieren; y se verificará tal cobro por los administradores de las aduadas marítimas ó fronterizas, quienes pondrán los fondos que recauden á disposicion del Ministerio de Fomento, sin poder en ningun caso distraerlos del objeto á que están destinados.

«Art. 5º El Ministerio de Fomento queda facultado para variar, cuan-

do lo creyere conveniente, la manera de hacer el cobro de los impuestos referidos.

«Art. 6º El producto de estos impuestos queda exclusivamente destinado á la construccion de los caminos.

«Art. 7º Los impuestos que establece esta ley comenzarán á cobrarse desde el dia 1º de Enero de 1868.

«Artículo transitorio. Para que el Ministerio de Fomento no carezca de pronto de los fondos que necesite para la reparacion de los caminos, las recaudaciones de peajes hoy establecidas continuarán hasta el dia último de Enero de 1868.

«Por tanto, mando, etc.

«Palacio del Gobierno nacional en México, á 19 de Noviembre de 1867. —*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd., etc.

Independencia y libertad. México, Noviembre 1º de 1867.—*Balcárcel.*

PEAJE que se establece en Irapuato. Véase Irapuato.

PEAJE que se establece en Pachuca. Véase Pachuca.

PEAJE que se establece en Amozoc. Véase Amozoc en el ramo de Peajes. Véase la disposicion de 21 de Octubre de 1863 en la palabra Caminos.

PEROTE á SAN JUAN.

Decreto.—Mayo 31 de 1842.

Obligacion que se impone á los acreedores del camino de Perote á Veracruz, para construir un camino de fierro de Perote á San Juan.

Con esta fecha me ha dirigido el Exmo. Sr. Presidente provisional de la República el decreto que sigue:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA*, *etc.*, *sabed:*

«Que constante en mis propósitos de promover el engrandecimiento de la nacion y la felicidad de sus habitantes, con presencia de lo que me ha expuesto la comision de los acreedores al camino que corre desde Perote á Veracruz, y del proyecto de un convenio que ella me ha presentado; considerando los sacrificios que estos mismos acreedores han hecho para la conservacion y mejora del mismo camino, como tambien la grande utilidad que debe resultar al comercio de la construccion de un ferrocarril desde la ciudad de Veracruz hasta el rio de San Juan, segun ha propuesto la expresada comision; y despues de haberse examinado y aprobado en consejo de ministros el referido proyecto de convenio, he tenido á bien, usando de las facultades que me concede el artículo sétimo de las bases adoptadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos, decretar lo siguiente:

«Art. 1º La comision de los acreedores al camino de Perote á Veracruz queda obligada á construir un camino de fierro desde aquella ciudad hasta el rio de San Juan, é igualmente á continuar la composicion del primero hasta ponerlo en estado de perfeccion.

«Art. 2º La misma comision queda obligada á sostener un presidio que no exceda de doscientos presidiarios en el propio camino de Perote á Veracruz, bajo la organizacion que acordará con el Supremo Gobierno.

«Art. 3º Para llenar los objetos de que tratan los dos artículos anteriores, se cobrará en la aduana marítima de Veracruz un 2 por 100, por derecho de avería, á los efectos que se importen allí, en los mismos términos y proporciones que el 1 por 100 de muelle, y los adeudos que cause se pagarán por los importadores en los mismos plazos que se pagan los derechos de importacion. A este fin se liquidarán por la aduana marítima los expresados adeudos al mismo tiempo que se liquiden los derechos de importacion, remitiéndose en letras á favor de la expresada comision.

«Art. 4º A fin de que los objetos de los artículos primero y segundo

tengan su cabal cumplimiento, la comision queda comprometida y obligada en toda forma á invertir el total producto líquido del derecho de avería en la construccion del camino de fierro, en la composicion del de tierra y en el sostenimiento y conservacion del presidio, hasta que cada uno de estos objetos estén cubiertos.

«Art. 5º Tanto el derecho de avería, como los caminos de fierro y tierra expresados, y sus productos, son una hipoteca especial y efectiva de los acreedores al camino de Perote á Veracruz, y de la cual por ningun motivo podrán ser despojados ni aun temporalmente hasta que no estén pagados por completo, tanto de los capitales y réditos que se les deben, como de las nuevas inversiones ó aumentos que en dichos caminos hicieren.

«Art. 6º La comision producirá sus cuentas en el mes de Marzo de cada año á la contaduría de propios y arbitrios, y publicará cada cuatro meses en el periódico oficial un estado de los rendimientos de la avería con la noticia de su inversion en los objetos que se expresan en los artículos primero y segundo, y en la amortizacion de la deuda.

«Art. 7º Tan luego como estén pagados todos los créditos que gravitan sobre el camino de Perote á Veracruz, así como las nuevas inversiones que se hagan en él, será este una propiedad de la nacion, en cuyo caso cesan todas las obligaciones contraidas por la comision.

«Art. 8º La comision hará dentro del término de seis meses una liquidacion de la deuda total del camino de Perote á Veracruz, y la presentará al Gobierno para su conocimiento.

«Art. 9º Podrá la misma comision llevar á efecto las obligaciones que expresa este decreto por sí misma, ó por medio de algunas casas de comercio, empezando precisamente los trabajos dentro de seis meses contados desde el dia de su publicacion.

«Art. 10. Los acreedores al camino de Perote á Veracruz, quedan obligados á cumplir las obligaciones expresadas, garantizando su cumplimiento con el crédito que representan en el citado camino.

«Art. 11. El Gobierno, por las cantidades que hubiere amortizado de capitales impuestos sobre el camino de Perote á Veracruz, será consi-

derado como acreedor; y por estos capitales tendrá la accion respectiva á los repartos.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.»

Decreto.—Junio 27 de 1842.

Contribucion que se establece en el Departamento de Puebla para el sostenimiento del presidio destinado á la reparacion del camino de Perote.

El Exmo. Sr. Presidente provisional de la República se ha servido expedir el decreto que sigue:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA*, *etc.*, *sabed:*

«Que usando de las facultades que me concede la sétima de las bases acordadas en Tacubaya y juradas por los representantes de la nacion, he tenido á bien decretar lo que sigue:

«1º Se establecerá en el Departamento de Puebla una contribucion de un real por cada carga de cebada que se consuma en todo el Departamento, y medio real por cada cabeza de carnero que se consuma en solo la capital, destinándose el producido de ambas contribuciones al sostenimiento del presidio mandado crear por decreto de 28 de Enero de este año, para el reparo del camino desde Puebla hasta Perote

«2º Esta obra estará á cargo exclusivo del gobernador, quien propondrá los peajes que hayan de cobrarse para la conservacion del mismo camino, luego que se haya terminado su compostura.

«3º En este caso se seguirán cobrando las expresadas contribuciones, para sosten del referido presidio, que se destinará á la apertura, compostura ó mejora de otros caminos del referido Departamento.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.»

PEROTE A SAN JUAN.—Véase el decreto de 4 de Octubre de 1843, en la palabra VERACRUZ á SAN JUAN.

PEROTE.—Véase VERACRUZ á PUEBLA.

PEROTE á VERACRUZ.

Junio 7 de 1853.

Reglamento para la construccion del camino de Perote á Veracruz.

«Ministerio de Fomento.—Como los progresos de la civilizacion han creado innumerables vínculos de union entre los hombres, debe existir en el individuo el mayor interes en cooperar á la perfeccion de los sistemas de comunicacion, cuyo estado puede servir de medida para conocer los adelantos de ilustracion de un país. La industria, enlazada en su marcha progresiva con las ciencias y las artes, necesita para su desarrollo de las vías de comunicacion. El interes personal que hoy se auxilia del saber, como en los pasados tiempos necesitó de la fuerza y el valor, es un gran aliciente que impele al hombre para sondear los arcanos naturales, con el constante objeto de mejorar su condicion. Las producciones naturales generalmente no tienen mucho consumo en el lugar de su nacimiento, y para aprovecharlas, extenderlas y acaso mejorarlas, son indispensables buenos caminos, sin los cuales se perderian en su orígen, careciéndose de una mejora en el bienestar de los individuos, que recayendo sobre la masa, debe obtener la proteccion decidida de todo gobierno ilustrado que se proponga contribuir eficazmente á la felicidad pública, dirigiendo este interes individual de que ya se ha hecho mencion, y que seria estéril si no se le extendiera una mano protectora para vencer aquellos obstáculos naturales que presentan los rios, las montañas, las cordilleras, etc., sobre los cuales se establecen los caminos. En los adelantos portentosos de nuestro siglo hemos visto el vapor, aplicado á los ferrocarriles, arrastrar con admirable facilidad convoyes considerabilísimos que corren el espacio con inaudita velocidad, y aprovechadas las aguas de los rios, que convertidas en magníficos canales, facilitan y abrevian las comunicaciones; pero ni el sistema de caminos de hierro, ni la canalizacion tienen una aplicacion general, porque para los primeros se necesitan terrenos casi nivelados, y para la segunda el

caudal de aguas necesario, lechos convenientes y otra multitud de circunstancias favorables, presentándose alguna vez en ambos casos obstáculos insuperables, que aparecen cuando al abrir las carreteras, son fácilmente vencidos; por cuya causa tienen estas últimas un carácter de supremacía y universalidad que no se puede poner en duda. Mas no es suficiente que los gobiernos, guiados por un celo ilustrado, se dediquen á abrir y terminar nuevas vías de comunicacion; es absolutamente indispensable dictar medidas eficaces y enérgicas para la conservacion de estas vías, cuyo trabajo demanda bastantes gastos: por desgracia en nuestro país no solo deben apreciarse como causas que influyen en la destruccion de las carreteras el rozamiento y presion de los carruajes, así como las filtraciones y corrientes de aguas, sino tambien, y obran en primera línea, el desórden con que verifican sus marchas los trenes de carros fuertes, la falta absoluta de policía, permitiendo que el camino se encuentre lleno de cerdos y otros animales destructores, el arrastre de las maderas, la mala índole de algunos vecinos, etc.; y para prevenir y evitar estos males, se ha decretado lo siguiente:

***REGLAMENTO** para la conservacion de la carretera de Perote á Veracruz.*

Art. 1º Los conductores de carros observarán en sus marchas las prevenciones siguientes:

I. Conservarse en una línea desfilando un carro tras otro, con objeto de no obstruir todo el camino y dejar expedito el paso público.

II. Evitar la destruccion de las obras, como pasamanos de puente, apretilamientos, zanja de desagüe, guarda-ruedas, etc.

III. Al pasar por los puentes, verificarlo al paso y de manera que un carro no éntre hasta que el anterior haya salido, á fin de que nunca haya más de uno gravitando sobre la bóveda. De esta advertencia se deduce que se prohibe pernoctar ó descargar sobre las bóvedas de los indicados puentes.

Art. 2º Se prohibe la portacion de útiles de zapa, como palas, azadas, barretas, etc., bajo pretexto de facilitar la marcha de los carruajes.

Art. 3º La infraccion de la prevencion segunda del art. 1º, se castigará

por primera vez con una multa de cincuenta pesos, y además la cantidad que importe reparar lo destruido, cuya multa se pagará en la Administracion del peaje mediante una papeleta donde conste el gasto agregado á la multa, firmado por un empleado del camino y visada por el director. Por la segunda falta la multa será de cien pesos y el importe de la destruccion; y por la tercera se privará al infractor de transitar el camino con carros, cuya providencia tomará el director, dando á la superioridad el debido conocimiento y adjuntando los comprobantes de la falta.

Art. 4º La infraccion de la primera prevencion del art. 1º se castigará con una multa de diez pesos por la primera vez, de veinte pesos por la segunda, y de cuarenta pesos por la tercera; dando parte á la Administracion general si hubiese reincidencia, para que dicte providencias oportunas.

Art. 5º La no observancia de la tercera prevencion del art. 1º incurrirá en las mismas multas detalladas en el artículo anterior.

Art. 6º La infraccion del art. 2º ocasionará una multa de diez pesos y la pérdida de los útiles hallados.

Art. 7º Los carros más grandes no podrán cargar más de 250 arrobas de peso, incurriendo en multa de cien pesos por un exceso que pase de 5 arrobas; exceptuándose de esta disposicion alguna pieza de maquinaria que sola pese más de las 250 arrobas detalladas.

Art. 8º Los jueces de paz vigilarán bajo su más estrecha responsabilidad, que no transiten en el camino cerdos, ni arrastren madera; quedando autorizado el director á ordenar que se maten dichos animales; sin perjuicio de que el dueño, si aparece, ó el juez de paz en su defecto, pague el importe de la destruccion.

Art. 9º Cualquiera persona que se halle destruyendo los terraplenes ú otra obra del camino, será castigada con un mes de trabajos forzados en Perote, Jalapa ó Veracruz, que la autoridad civil impondrá á peticion del director; pudiendo esta pena conmutarse en veinticinco pesos de multa, que se entregará al mismo director.

Art. 10. Las autoridades locales vigilarán, sin excusa ni pretexto, que

el vecindario no destruya los puentes, sus fundaciones ni las otras obras del camino, impidiendo que se alojen gentes ó animales debajo de las bóvedas de los primeros, que se claven estacas, destruyan los pavimentos, etc.; pudiendo el director en caso de omision cobrar una multa de diez pesos por conducto del gefe político de la demarcacion.

Art. 11. Se faculta á la Direccion para tomar el material necesario dentro de cercados, supuesto que estos llegan en muchos lugares hasta la orilla del camino, quedando este bastante estrecho; poniéndose de acuerdo con el propietario del terreno, que en el caso de perjuicio tendrá derecho á una indemnizacion valorizada por un individuo idóneo y honrado, nombrado por la autoridad civil, y otro empleado en el camino, nombrado por el director.

Art. 12. Compuesto una vez el frente de una poblacion y doscientas varas lineales á la entrada y salida de ella, se entregarán á la autoridad local para que evite la destruccion intencional bajo su responsabilidad, quedando á cargo de la Direccion reparar las destrucciones del tiempo.

Art. 13. Se prohibe á los carreteros y arrieros clavar estacas y formar pesebreras sobre el camino, bajo la pena de cinco pesos de multa.

Art. 14. Vigilará el director que se conserven seis ú ocho varas de distancia de cada lado del camino en las nuevas casas ó jacales que se construyan.

Art. 15. La Direccion solamente podrá emprender obras en el camino; y cualquiera que en la estacion de las aguas se propusiere componer algun mal paso por no haber inmediata una cuadrilla, pedirá el permiso al empleado del camino más próximo para que se efectúe bajo su vigilancia, y dará parte inmediatamente á la Direccion, á fin de que dicte sus medidas. La falta de observancia de este artículo importará una multa de cincuenta pesos.

Art. 16. Tendrá el director facultad y obligacion de talar por ambos lados del camino una distancia de seis varas, por haber demostrado la experiencia que los árboles y matorrales, conservando la humedad, producen una destruccion considerable.

Art. 17. Siendo el director un funcionario público, deberá considerar-

se como la primera autoridad del camino, haciendo cumplir lo prevenido en los artículos anteriores de este reglamento, usando de la facultad coactiva para la percepcion de las multas y obrando en circunstancias extraordinarias, esto es, en faltas graves cometidas por los transeuntes, segun la gravedad del caso, dando parte inmediatamente al Exmo. Sr. Gobernador del Estado, que previamente ordenará á las autoridades subalternas le impartan auxilio eficaz para llevar al cabo sus providencias, sin que los infractores tengan derecho alguno á demandar daños y perjuicios cuando despues de una falta cometida y justificada se tome la providencia conducente.

Perote, Junio 7 de 1853.—*A. Ortiz Izquierdo.*

POLICIA.

Circular.—Enero 6 de 1869.

Se modifica la disposicion final de la circular núm. 17, sobre policía de los caminos nacionales que autoriza á los directores para imponer al infractor la multa correspondiente.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Circular núm. 71.—El C. Presidente se ha servido acordar que se modifique la disposicion final de la circular núm. 17 sobre policía de los caminos nacionales, que autoriza á los directores para imponer al infractor la multa correspondiente.

En consecuencia, las facultades de los directores, y en su defecto de los sobrestantes, quedarán reducidas á la calificacion de lo que importe el daño causado, y á remitir al infractor á la autoridad política más inmediata para que esta sea la que imponga la multa á que haya lugar.

Y lo comunico á vd. para que dé cumplimiento á esta disposicion.

Independencia y libertad. México, Enero 6 de 1869.—*Balcárcel.*

POLICIA DE LOS CAMINOS.—Véase el decreto de 7 de Diciembre de 1867, en la palabra CAMINOS.

PRESIDIO del NORTE en CHIHUAHUA.

Decreto.—Abril 15 de 1865.

Se autoriza á la Compañía que representa el C. general Angel Trias, para construir un camino de fierro que, partiendo desde el Presidio del Norte ó desde la villa del Paso, en el Estado de Chihuahua, termine en el puerto de Guaymas.

El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que en uso de las ámplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se autoriza á la Compañía que representa el C. general Angel Trias para construir un camino de fierro, que partiendo desde el Presidio del Norte, ó desde la villa del Paso en el Estado de Chihuahua, termine en el puerto de Guaymas, ó en cualquier otro punto del Golfo de California, perteneciente al Estado de Sonora, haciéndose á la Compañía las concesiones que se expresan en esta ley.

«Art. 2º Antes de comenzar las obras del camino, se pedirá y obtendrá la aprobacion del Gobierno general, respecto de los planos y proyectos que deberán formar los ingenieros de la Compañía, previo el reconocimiento del terreno para el curso total del ferrocarril, su ancho y sistema de construccion.

«Art. 3º Los concesionarios avisarán oportunamente al Gobierno cuándo debe empezar el reconocimiento del terreno por donde ha de pasar el ferrocarril, para que aquel nombre el comisionado ó comisionados que lo representen en las operaciones que hayan de practicarse. Para el deslinde de los terrenos baldíos que deben cederse á la Compañía, intervendrán los peritos que nombre el Gobierno, pagándose sus honorarios por aquella, lo mismo que los de los comisionados antedichos.

«Art. 4º El terreno en que se construya el camino, así como los materiales necesarios para su construccion y la de las oficinas, almacenes, talleres y habitaciones que necesita, se adjudicarán á la Empresa en propiedad perpetua, libres de toda retribucion, en caso de que fueren de propiedad nacional. Los terrenos y materiales de construccion pertenecientes á particulares, se le adjudicarán igualmente, previa la debida indemnizacion hecha por la Compañía á los dueños, con arreglo á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública.

«Art. 5º Los materiales de procedencia nacional ó extranjera, los demas efectos que sean necesarios para la construccion del camino, y los trenes y carruajes de trasporte, máquinas, herramientas y útiles destinados á dicha construccion, serán libres de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos decretados ó por decretar por cualquiera autoridad de la República, mientras dure la construccion de cada tramo, conforme á los términos señalados al efecto en esta ley. Quedarán igualmente libres del cobro de cualesquiera arbitrios, impuestos ó contribuciones, el mismo camino y todos los efectos que sean necesarios para su servicio y conservacion, por el término de sesenta años, contados para cada tramo desde el dia en que se ponga al uso público; pero estas exenciones no las gozarán las mercancías, las cuales deberán pagar sus derechos en las respectivas aduanas y transitar por el camino con los requisitos legales.

«Art. 6º Los empleados, operarios y toda clase de trabajadores ocupados por la Compañía empresaria en el ferrocarril, estarán exentos del servicio militar por el término de la construccion del camino, excepto en caso de guerra extranjera.

«Art. 7º La Compañía podrá, conforme á las Ordenanzas de minería y demas leyes relativas, adquirir, conservar y disfrutar las minas, placeres de oro, criaderos de carbon, sal, agua y cualesquiera otros minerales que sean hallados ó descubiertos por ella en las obras y excavaciones ejecutadas en toda la línea del camino.

«Art. 8º El Gobierno general, los de los Estados y las autoridades locales impartirán á la Empresa todo género de proteccion y auxilio, sin

perjuicio de tercero, impartiéndola las autoridades subalternas sin necesidad de órden de las superiores.

«Art. 9º Los que dañaren el camino ó lo interrumpieren de cualquiera manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Empresa, y serán entregados inmediatamente á la autoridad respectiva, castigándose este delito con las mismas penas que las leyes señalan á los que roban en despoblado y con asalto.

«Art. 10. Con el objeto de ayudar á la construccion del ferrocarril, la nacion da en perpetuo dominio á los concesionarios, sus sucesores y representantes, la mitad de los terrenos baldíos que se encuentren dentro de una legua lateral por cada lado del camino, en todo el espacio que recorra. Dichos terrenos baldíos se dividirán, donde su extension lo permita, en cuadros de una legua cuadrada cada uno; y donde tuvieren menos de dos leguas, se dividirán por mitad, perteneciendo una á la nacion y otra á la Compañía. Las porciones divididas se numerarán en cada lado, comenzando en ambos por el núm. 1 en el Oriente, y siguiendo en el órden numérico hácia el Occidente, de manera que el núm. 1 del lado del Norte, ó sea del lado derecho del camino, quede enfrente del núm. 1 del lado del Sur, ó lado izquierdo, á no ser que, pasando el camino por lugares en que por un solo lado haya baldíos dentro de la legua lateral, hubiere puntos de interseccion con terrenos de propiedad particular, en cuyo caso quedará interrumpido el órden expresado, siguiendo luego, hasta el fin del camino, la numeracion prescrita para las porciones de terrenos por ambos lados.

«Art. 11. La nacion se reserva en pleno dominio, en el lado Norte ó derecho del camino, todas las porciones señaladas con los números impares 1, 3, 5, etc.; y de la misma manera se reserva, en el lado Sur ó izquierdo del camino, todas las porciones marcadas con los números pares 2, 4, 6, etc., cediendo en pleno y perpetuo dominio á los concesionarios, sus sucesores y representantes, las porciones señaladas con los números pares, en el lado del Norte ó derecho del camino, y de la misma manera las porciones marcadas con los números impares, en el lado Sur ó izquierdo. Si por el caso de interseccion enunciado en el art. 10

se encontraren más porciones de terrenos en un lado del camino que en el otro, los que hubiere de exceso en cualquiera de los dos lados serán divididos por mitad entre la nacion y los concesionarios, de manera que se observen siempre precisamente de legua en legua las dos alternativas de lado y de frente entre las porciones nacionales y las de la Empresa.

«Art. 12. Al presentarse los planos y proyectos de construccion, fijará el Gobierno la concesion de terrenos que deba hacerse á la Compañía para la construccion de almacenes donde fueren necesarios, y consignará tambien la obligacion de la Empresa para contribuir á la construccion del muelle ó muelles de uso público que deba haber en el puerto, bahía ó ensenada donde haya de terminar el ferrocarril.

«Art. 13. La Empresa queda obligada á establecer un telégrafo eléctrico, al lado de la vía férrea. Para el cobro de los mensajes telegráficos, se formarán tarifas justas y arregladas. Los mensajes relativos á asuntos públicos, de los empleados ó agentes del Gobierno federal, serán libres de todo gravámen.

«Art. 14. Las concesiones hechas en esta ley, durarán, despues de terminada para cada tramo la construccion del ferrocarril y telégrafo, sesenta años contados desde que se ponga al uso público.

«Art. 15. La empresa queda obligada á poner en uso, dentro del término de treinta y cinco años, las trescientas leguas que forman el total de la longitud calculada para el ferrocarril. Dichos treinta y cinco años se contarán desde la fecha de esta ley, y dentro de ese plazo se irán poniendo en uso los tramos que se vayan construyendo del ferrocarril, en los términos siguientes: Dentro de cuatro años de la fecha de esta ley, cinco leguas mexicanas por lo menos, del camino que se debe construir, comenzando á contarlas desde el Golfo de California, en que ha de terminar aquel. A los doce años de la fecha de esta ley, tendrá la Compañía concluidas cuarenta leguas del ferrocarril; á los quince años, ochenta leguas; á los veinte años, ciento cuarenta leguas; á los veinticinco años, doscientas veinte leguas; á los treinta años, doscientas sesenta leguas; y á los treinta y cinco años, el total de la longitud.

«Art. 16. La Compañía puede dividir y subdividir su capital en el número de acciones que juzgue oportuno, disponiendo de ellas libremente como de propiedad particular, y trasfiriendo á las personas ó á las compañías legalmente establecidas, el dominio absoluto de las mismas acciones, conforme á las leyes y reglamentos que se formen, los que se remitirán al Supremo Gobierno para su conocimiento.

«Art. 17. La Compañía no podrá enajenar ni hipotecar, en ningun caso, las concesiones que se le otorgan en esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, á ningun gobierno extranjero, siendo nula y de ningun valor la enajenacion é hipoteca que se hiciere. Para enajenar é hipotecar las concesiones, el ferrocarril ó el telégrafo, á extranjeros ó Compañías en que haya extranjeros, se observarán las reglas siguientes: En caso de que, en virtud del derecho de hipoteca, llegare á enajenarse lo hipotecado á cualquier postor; ó en caso de que, en virtud del mismo derecho, se adjudicare lo hipotecado á los acreedores; ó en caso de que se haga desde luego la enajenacion, sin previa hipoteca, los extranjeros que por tales medios llegaren á adquirir la propiedad que antes tenia la Empresa, serán considerados en todo como mexicanos; no podrán alegar nunca respecto de dicha propiedad derecho de extranjería, y quedarán sujetos á las leyes y tribunales de la República mexicana.

«Art. 18. Todos los terrenos de dominio particular que legalmente adquiera la Empresa, por compra, cesion ó cualquier otro título traslativo de dominio, así como los edificios, almacenes, estaciones, maquinarias, herramientas, materiales y demas objetos que constituyen el camino, serán propiedad perpetua de los accionistas. Cuando por alguna de las causas que adelante se especificarán, caducaren las concesiones hechas en esta ley, la misma Empresa y los que hayan adquirido derechos de ella perderán la propiedad de los terrenos baldíos cedidos por el Gobierno, á los lados del camino; pero conservarán la propiedad y uso de todos los demas valores del tramo ó tramos ya concluidos, y del terreno en que estuvieren construidos.

«Art. 19. A medida que se vayan concluyendo los tramos del camino, fijará la Empresa la tarifa de precios de conduccion de pasajeros,

mercancías, ganados y demas, comunicándolo previamente al Gobierno para su conocimiento.

«Art. 20. Queda obligada la Empresa á cobrar solamente la mitad del precio de tarifa por los trenes, municiones, tropas y empleados del Gobierno.

«Art. 21. En el término de diez y ocho meses contados desde la fecha de esta ley, deberán estar hechas las exploraciones del terreno, y levantados y presentados los planos que marquen la direccion del camino, y sometidos á la aprobacion del Gobierno.

«Art. 22. Donde el ferrocarril atravesare caminos públicos, hará la Empresa las obras necesarias para que se conserven sin inconveniente las comunicaciones por aquellos

«Art. 23. La Compañía y todos los extranjeros que tomen parte en la Empresa, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro título ó carácter, serán considerados en todo como mexicanos; no podrán alegar, respecto de sus títulos relacionados con la Empresa, derecho de extranjería; no tendrán, ni aun alegando denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer, en todo lo concerniente á la misma Empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos; y no podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

«Art. 24. Durante los treinta y cinco años que se debe tardar en construir el camino, y durante los sesenta más que deben durar las concesiones conforme al art. 14, queda el Gobierno obligado á no hacer otras para la construccion de ferrocarriles, ó telégrafos, en el mismo derrotero señalado á la Compañía concesionaria, á no ser á una distancia, cuando menos, de treinta leguas mexicanas, no comprendiéndose en la anterior restriccion las concesiones que puedan hacerse de caminos ó telégrafos que, partiendo del ferrocarril ó telégrafo de que trata esta ley, se dirijan al interior de la República.

«Art. 25. Las concesiones otorgadas por la presente ley, caducarán por las causas siguientes:

«1ª Por enajenar, ceder ó hipotecar á un gobierno extranjero, las mis-

mas concesiones, ó el ferrocarril ó el telégrafo, bien sea en todo ó en parte.

«2ª Por enajenar, ceder ó hipotecar en todo ó en parte, á individuos ó corporaciones, las concesiones, el ferrocarril ó el telégrafo, sin observar las reglas establecidas en el art. 17.

«3ª Por no cumplir en lo relativo á la presentacion de los planos, y á la construccion de los tramos y de todo el camino, con las obligaciones concernientes á los plazos fijados al efecto en esta ley.

«Art. 26. La Compañía dará inmediatamente una fianza de $30,000 (treinta mil pesos), los cuales pagará como pena en caso de no cumplir con las obligaciones concernientes á los plazos de que trata la tercera parte del artículo anterior, sin perjuicio de incurrir tambien en la caducidad de que allí se habla.

«Art. 27. Toda duda sobre la inteligencia ó ejecucion de esta ley, será decidida por la Suprema Corte de Justicia, en tribunal pleno, compuesto al menos de la mitad y uno más del número de magistrados que deban formarlo. La Corte conocerá del caso como arbitrador en lo relativo á la sustanciacion, y como árbitro de derechos para la decision, sin que contra esto se admita ningun recurso ulterior.

«Art. 28. Las obligaciones que contrae la Empresa, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor, debiéndose presentar al efecto al Gobierno las noticias y pruebas respectivas, dentro del término de seis meses, contados desde la fecha en que dichos casos hubieren ocurrido. La Corte Suprema de Justicia sacará por suerte, en tribunal pleno, de entre los ministros que la compongan, á tres de ellos, á fin de que formen una sala á cuyo conocimiento se someterá el caso que ocurra, observándose la regla establecida en el artículo anterior, de que en la sustanciacion conozca la sala con el carácter de arbitrador, y de árbitro de derecho en el fallo, del que no habrá ningun recurso ulterior. En la decision, se expresará si está justificado ó no el caso fortuito ó de fuerza mayor, y si ha sido ó no bastante uno ú otro para suspender las operaciones de la Compañía. Si las noticias y pruebas no se presentaren dentro del término de seis meses, contados desde la fecha en que se asegure

que han ocurrido el caso fortuito ó de fuerza mayor, por solo este hecho ya no podrá la Compañía alegar en ningun tiempo la existencia de ellos.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio del Gobierno nacional en Chihuahua, á 15 de Abril de 1865.—*Benito Juarez.*—Al C. José M. Iglesias, ministro de Justicia, Fomento é Instruccion pública.»

Y lo traslado á vd. para su conocimiento y efectos correspondientes.

Independencia, libertad y reforma. Chihuahua, Abril 15 de 1865.—*Iglesias.*—C. gobernador y comandante militar de este Estado.—Presente.

Agosto 6 de 1866.

Orden relativa á la construccion de un ferrocarril desde el Presidio ó Paso del Norte hasta Guaymas.

El Ministerio de Relaciones me ha enviado copias de la nota de vd. núm. 424, de 12 de Julio último, y de sus anexos, sobre construccion de un ferrocarril y un telégrafo desde el Presidio ó el Paso del Norte, hasta el puerto de Guaymas, para que por este Ministerio, al cual corresponde el asunto, se resuelva lo conveniente.

Al dirigirse á vd. en 7 de Junio próximo pasado Mr. Whiting, presidente de la Compañía que se ha tratado de organizar para construir el ferrocarril y el telégrafo mencionados, manifestó á vd. que ella habia concluido, con fuertes gastos y riesgos personales de su agente é ingenieros, el reconocimiento del terreno desde Guaymas hasta el pueblo de Santa Cruz en Sonora, lo que forma una extension de 260 millas, habiendo tenido la comision que suspender sus trabajos en el referido pueblo á causa del gran número de salvajes que infestaban la comarca, y por la imposibilidad de proporcionarse la escolta suficiente para protegerla. Agregó Mr. Whiting que estaban ya concluidos por duplicado varios mapas y planos, los cuales estaban á disposicion del Supremo Gobierno en Nueva-York, y mostró el deseo de que el C. Presidente

de la República ratificara y confirmara el reconocimiento practicado, declarando que la Compañía ha cumplido con los términos y condiciones de su concesion, y prorogando el plazo para concluir el reconocimiento y planos desde Santa Cruz al Paso, por un año despues de que él haya declarado terminada la guerra, ó por el tiempo que le pareciere justo y conveniente.

Vd. contestó á Mr. Whiting que, careciendo de facultades para otra cosa, se limitaria vd. á someter su solicitud á la resolucion del Gobierno.

Este no puede hacer la declaracion expresada, porque antes, por el contrario, debe hacer la de que la Compañía no ha cumplido con las obligaciones que contrajo.

Conforme al art. 26 del decreto de 15 de Abril de 1865, la Compañía debió dar inmediatamente una fianza de $30,000, los cuales pagaria como pena en caso de no cumplir con las obligaciones concernientes á los plazos estipulados, sin perjuicio de incurrir tambien en la caducidad de la concesion. La Compañía no dió esa fianza inmediatamente como estaba obligada á hacerlo, ni ha llegado á darla hasta la fecha.

En todo contrato para cuya validez se estipula que se ha de dar fianza, por el simple hecho de no darla, no llega á existir el contrato. Aplicando esta regla al propalado con la Compañía, resulta que tal contrato no llegó á formalizarse ni existir por falta del requisito mencionado.

Pero aun cuando hubiera llegado á darse la fianza, y aun cuando por tal motivo el contrato hubiera llegado á tener existencia y validez, sobraria ahora motivo para declarar que ha caducado, por no haber cumplido la Compañía con otras obligaciones no menos claras y terminantes que la ya examinada.

En el art. 2º del decreto de 15 de Abril de 1865, se expresó que, antes de comenzar las obras del camino, se pediria y obtendria la aprobacion del Gobierno general respecto de los planos y proyectos que debieran formar los ingenieros de la Compañía, previo el reconocimiento del terreno, para el curso total del ferrocarril, su ancho y sistema de construccion. En el art. 3º se expresó que los concesionarios avisarian oportunamente al Gobierno cuándo debia de empezar el reconocimiento del

terreno por donde habia de pasar el ferrocarril, para que aquel nombrara el comisionado ó comisionados que lo representasen en las operaciones que hubieran de practicarse; consignándose, además, que para el deslinde de los terrenos baldíos que debieran cederse á la Compañía, intervendrian los peritos que nombrara el Gobierno, pagándose sus honorarios por aquella lo mismo que los de los comisionados antedichos. Y en el art. 21 se expresó que, en el término de diez y ocho meses, contados desde la fecha del decreto, deberian estar hechas las exploraciones del terreno, levantados y presentados los planos que marcaran la direccion del camino y sometidos á la aprobacion del Gobierno.

La infraccion de estas estipulaciones no puede ser más patente. El reconocimiento que se dice practicado por el agente é ingenieros de la Compañía desde Guaymas hasta el pueblo de Santa Cruz, no se ha conformado á la obligacion contraida, puesto que hubiera debido practicarse en union del comisionado ó comisionados que el Gobierno nombrara para que lo representasen en las operaciones respectivas. Por la falta de esos comisionados, que no pudieron nombrarse en razon de no haberse dado al Gobierno el aviso previo obligatorio de que iba á empezarse el reconocimiento del terreno, el caso es enteramente igual al de que tal reconocimiento no se hubiera practicado. Y como es ya enteramente imposible que estén hechas las exploraciones del terreno, levantados y presentados los planos que marquen la direccion del camino, y sometidos á la aprobacion del Gobierno, en el corto tiempo que falta para el 15 de Octubre, dia en que se cumplen los diez y ocho meses fijados en el art. 21 del decreto, no puede caber duda en que la Compañía no ha cumplido, ni puede cumplir ya, con esas obligaciones.

Este caso está literalmente previsto en la fraccion 3ª del art. 25 del decreto de 15 de Abril, expresándose allí que las concesiones otorgadas por el mismo decreto, caducarian por no cumplir, en lo relativo á la presentacion de los planos, con las obligaciones concernientes á los plazos fijados.

De nada sirve á la Compañía el certificado que presenta del ciudada-

no general Jesus García Morales, gobernador y comandante militar del Estado de Sonora. En ese documento se dice, que lo desierto é inseguro del camino de ese Estado al de Chihuahua, por el rumbo que deben de llevar los ingenieros del ferrocarril, no permite viajar sin una fuerza respetable, sino con grave riesgo de ser víctimas de los bárbaros. Hay que advertir en primer lugar respecto de tal certificado, que la fuerza ó escolta necesaria para viajar por el rumbo que debian llevar los ingenieros del ferrocarril, puede considerarse suficiente en el número de veinte ó veinticinco hombres, los cuales no podia dejar de proporcionarse la Compañía. Pero la consideracion principal es la de que, aun en el supuesto de que hubiese habido absoluta imposibilidad de viajar de Santa Cruz al Paso, nada tendria que ver tal circunstancia con la falta cometida de haber comenzado el reconocimiento del terreno de Guaymas á Santa Cruz, y de haberse tratado de continuarlo hasta el Paso, sin haberse dado al Gobierno general el previo aviso obligatorio para que pudiera nombrar sus comisionados.

Por no dejar, hasta en el nombre adoptado por la Compañía ha faltado á su obligacion, puesto que ha tomado el de «Compañía americana y mexicana,» siendo así que en el art. 23 del decreto está expresamente prevenido que la Compañía y todos los extranjeros que tomen parte en la empresa, sea como accionistas, empleados, ó con cualquiera otro carácter, serán considerados en todo como mexicanos.

Por las fundadas consideraciones expuestas, el C. Presidente se ha servido declarar: que el contrato celebrado con la Compañía no llegó á tener existencia ni validez, por no haberse dado la fianza de $30,000, estipulada en el art. 26 del decreto de 15 de Abril de 1865; y que aun cuando hubiera llegado á darse tal fianza, habrian caducado las concesiones otorgadas, por no ser ya posible en el corto tiempo que falta para el 15 de Octubre, dia en que se cumplen los diez y ocho meses fijados en el art. 21 del mismo decreto, que estén hechas las exploraciones del terreno, levantados y presentados los planos que marquen la direccion del camino, y sometidos á la aprobacion del Gobierno.

De suprema órden lo digo á vd. en contestacion á su citada nota de

12 de Junio, y para que se sirva trascribir oficialmente esta comunicacion á Mr. Whiting.

Independencia, libertad y reforma. Chihuahua, Agosto 6 de 1866.—*Iglesias.*—C. M. Romero, Ministro, etc., etc.—Washington.

Decreto.—Enero 14 de 1869.

Se construirá un ferrocarril desde el Presidio del Norte ó Villa del Paso de Chihuahua al puerto de Guaymas ó cualquiera otro punto del Golfo de California en el litoral del Estado de Sonora.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se concede permiso á la Compañía representada por Julius A. Skilton, para construir un ferrocarril desde el Presidio del Norte ó Villa del Paso de Chihuahua al puerto de Guaymas, ó cualquiera otro punto del Golfo de California, en el litoral del Estado de Sonora, en los términos del decreto de 15 de Abril de 1865, con las modificaciones siguientes:

«1ª Dentro de un año, contado desde la fecha en que se publique esta ley, la Compañía concesionaria presentará al Ministerio del ramo los planos y perfiles del terreno por donde deba pasar el ferrocarril, cuya construccion será conforme á los reglamentos y decretos expedidos ó que se expidieren.

«2ª Las exenciones acordadas á la Compañía constructora durarán cuarenta años, contados desde esta fecha, y á los veinte estará concluido el ferrocarril.

«3ª Los derechos y obligaciones de la concesion de 15 de Abril de 1865, comienzan desde esta fecha.

«4ª Dentro de cinco meses, contados desde la fecha de este decreto, dará la Compañía una fianza á satisfaccion del Ejecutivo, por valor de doscientos mil pesos, que perderá la Compañía en caso de que en los plazos convenidos no presente los planos y perfiles del proyecto, ó de que no cumpla con la obligacion de empezar y acabar los tramos del camino y la línea telegráfica en el tiempo señalado. La entrega de la fianza es condicion indispensable para la existencia y validez de las concesiones estipuladas.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Enero 13 de 1869.—*Manuel M. de Zamacona*, diputado presidente.—*Julio Zárate*, diputado secretario.—*F. D. Macin*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique y circule, dándosele el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno general en México, á 14 de Enero de 1869.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Presente.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes.

Independencia y libertad. México, Enero 14 de 1869.—*Balcárcel.*

PRESIDIOS.—Véase tambien la palabra Rios.

PRESUPUESTOS de CAMINOS.

Noticia de las cantidades destinadas á las obras de los caminos comunes y puentes respectivos, en el tiempo trascurrido de 22 de Abril de 1853, hasta 30 de Junio de 1877.

Invertido del producto de peajes desde Mayo de 1853, en que se estableció la Administracion del ramo, hasta Junio de 1857, en los períodos que en seguida se expresan:

Camino de México á Puebla, de 10 de Mayo de 1853 á 31 de Marzo de 1857	70,272 08
Idem de Amozoc á Veracruz, de 10 de Mayo de 1853 á 30 de Junio de 1857	264,887 94
A la vuelta	335,160 02

De la vuelta....................	335,160 02
Camino de Puebla á Perote, de 10 de Mayo de 1853 á 30 de Junio de 1857..........................	71,827 68
Idem de Perote á Veracruz, de Mayo de 1853 á Mayo de 1857..	168,525 95
Idem de Puebla á Izúcar, de Octubre de 1854 á Diciembre de 1856..	3,174 57
Idem de México á Cuernavaca, de Agosto de 1853 á Diciembre de 1856..........................	64,576 17
Idem de Cuernavaca á Acapulco, de Diciembre de 1853 á Febrero de 1856....................	11,456 50
Idem de México á Monte-Alto, de Enero de 1854 á Abril de 1857..................................	45,744 87
Idem de México á Toluca, de Junio de 1853 á Diciembre de 1856..................................	74,009 91
Idem de Toluca á Morelia.................	18,256 97
Idem de Acámbaro, de Setiembre de 1854 á Mayo de 1857..	5,162 99
Idem de Toluca á Puente de Ixtla, de Noviembre de 1854 á Julio de 1856..........................	3,005 00
Idem de México á Arroyozarco, de Enero de 1854 á Mayo de 1857..................................	77,603 88
Idem de Arroyozarco á Querétaro, de Enero de 1854 á Mayo de 1857............................	42,635 38
Idem de Querétaro á Guanajuato, de Mayo de 1854 á Mayo de 1857..............................	41,518 70
Idem de Guanajuato á Lagos, de Enero de 1854 á Junio de 1857..................................	41,423 34
Idem de Lagos á Guadalajara, de Agosto de 1854 á 11 de Abril de 1857..........................	24,334 78
Idem de Guadalajara á Mochitiltic, de Agosto de 1854 á Mayo de 1857..............................	39,044 13
Al frente........................	1.067,460 84

Del frente	1.067,460 84	
Camino de Mochitiltic á San Blas, de Agosto de 1854 á Junio de 1857	101,819 91	
Idem de Querétaro á Tampico, de Enero á Diciembre de 1855	1,590 00	
Idem de México á Pachuca, de Noviembre de 1853 á Mayo de 1857	89,003 89	1.259,874 64

Invertido del producto de peajes en todo el año de 1860.

Segun la cuenta general de la Administracion de caminos	85,230 76	85,230 76

Invertido del producto de peajes en los meses de Febrero y Mayo de 1861.

Segun la cuenta de la Administracion de caminos:		
Obras generales de caminos	4,137 23	
Camino de Amozoc á Veracruz por Orizaba.	4,776 59	
Idem de México á Querétaro	294 05	
Idem de México á Perote	88 25	
Idem de México á Tulancingo y Monte-Alto.	221 52	
Idem de México á Toluca y Cuernavaca	320 75	
Idem de Perote á Veracruz	1,595 29	11,433 68

Asignacion en los meses de Agosto de 1863 *á Diciembre de* 1864.

Camino de Monte-Alto y del Centro	72,000 00	
Idem de México á Puebla	72,000 »	
Idem de Puebla á Orizaba	72,000 »	
Idem de Orizaba á Veracruz	72,000 »	
Idem de Puebla á Perote	36,000 »	
Idem de Perote á Veracruz	36,000 »	
A la vuelta	360,000 00	1.356,539 08

De la vuelta....................	360,000 00	1.356,539 08
Camino de México á Apam y Tulancingo....	60,000 »	
Idem de México á Toluca y Cuernavaca......	60,000 »	
Idem de México á Arroyozarco....................	60,000 »	
Idem de Arroyozarco á Querétaro................	36,000 »	
Idem de Querétaro á Guanajuato.................	36,000 »	
Idem de Guanajuato á Lagos......................	36,000 »	
Idem de Lagos á Guadalajara......................	36,000 »	
Idem de Guadalajara á San Blas.................	60,000 »	
Idem de Puebla á Oaxaca...........................	36,000 »	780,000 00

Asignacion acordada en el año de 1865.

Camino de México á Puebla........................	70,000 00	
Idem de Puebla á Orizaba..........................	70,000 »	
Idem de Orizaba á Veracruz.......................	70,000 »	
Idem de Puebla á Perote............................	34,000 »	
Idem de Perote á Veracruz.........................	34,000 »	
Idem de México á Arroyozarco....................	58,000 »	
Idem de Arroyozarco á Querétaro................	34,000 »	
Idem de Querétaro á Guanajuato.................	34,000 »	
Idem de Guanajuato á Lagos.......................	34,000 »	
Idem de Lagos á Guadalajara......................	34,000 »	
Idem de Guadalajara á San Blas..................	58,000 »	
Idem de México á Tulancingo por Pachuca.	29,000 »	
Idem de México á Apam.............................	29,000 »	
Idem de México á Toluca...........................	29,000 »	
Idem de México á Cuernavaca....................	29,000 »	
Idem de México á Monte-Alto....................	35,000 »	
Idem de Calzadas del Centro.......................	35,000 »	
Idem de Querétaro á Tampico....................	60,000 »	
Idem de Puebla á Oaxaca...........................	34,000 »	810,000 00
Al frente........................		2.946,539 08

Del frente......................		2.946,539 08
Asignacion en el año de 1866.		
Camino de México á Toluca......................		
Idem de idem á Cuernavaca......................		
Idem de idem á Rio Frio..........................	97,800 00	
Idem de idem á Pachuca		
Idem de idem á Cuautitlan........................		
Idem de Rio Frio á Puebla, á Orizaba, y á Paso del Macho..	241,800 »	
Idem de Cuautitlán á Querétaro y Guanajuato	97,800 »	
Idem de Leon á Lagos y Guadalajara..........	61,800 »	
Idem de Guadalajara á Tepic y San Blas......	61,800 »	
Idem de Veracruz á Jalapa, á Perote y á Amozoc	37,800 »	598,800 00
Invertido desde 22 *de Junio de* 1867 *á* 31 *de Marzo de* 1868.		
Camino de Perote á Veracruz......................	3,864 97	
Idem de México á Perote, Cholula, Atlixco, Huamantla y Apizaco..............................		
Idem de Amozoc á Veracruz......................		
Calzadas de México..................................	11,460 93	
Camino de Tulancingo y Monte-Alto		
Idem de Toluca	11,007 92	
Idem de Cuernavaca.................................	9,187 74	
Idem de México á Querétaro......................	16,696 76	
Idem de Querétaro á San Luis Potosí..........	» »	52,218 32

Presupuesto de 1º de Julio de 1868 á 30 de Junio de 1869.

CAMINOS.

Tramos en reparacion, garitas de Belem y Puente Colorado......................................	16,488 00	
A la vuelta......................	16,488 00	3.597,557 40

De la vuelta	16,488 00	3.597,557 40
Camino de México á Querétaro	90,616 »	
Idem de Amozoc á Veracruz por Orizaba	150,972 »	
Idem de Perote á Veracruz por Jalapa	51,072 »	
Idem de México á Perote por Apizaco y Rio Frio	53,160 »	
Idem de San Luis á Zacatecas	15,288 »	
Idem de Monte-Alto y Tulancingo	57,780 »	
Idem de Toluca y Cuernavaca	64,800 »	
Idem de Querétaro á San Luis	20,856 »	
Idem de Querétaro á Lagos	48,000 »	
Idem de Lagos á Amatitlan	36,000 »	
Idem de Guadalajara al Manzanillo	60,000 »	
Idem de Puebla á Oaxaca por Tehuacan	36,000 »	
Idem de Morelia á las Barrancas	36,000 »	
Idem de Tabasco á Chiapas	60,000 »	
Ingeniero en comision y reconocimiento del camino de Acapulco	2,400 »	
Caminos por abrir, unos ya decretados y otros que se decretarán, y que no se incluyen detalladamente por no tener aún los presupuestos respectivos	400,000 »	799,432 00

Presupuesto de 1º de Julio de 1869 á 30 de Junio de 1870.

CAMINOS.

De San Luis á Ciudad Victoria, y de Tula á Tampico	72,000 00	
De San Luis á Tampico, por Rioverde	72,000 »	
De Ometusco á Tantojon	36,000 »	
De Querétaro á Tampico	72,000 »	
De Durango á Mazatlan	50,000 »	
Al frente	302,000 00	4.396,989 40

Del frente		302,000 00	4.396,989 40
De México á Pisaflores		24,000 »	
De Ometusco á Túxpan		72,000 »	
De Chiapas á Tabasco		60,000 »	
De Puebla á Puerto Angel, por Oaxaca		72,000 »	
De Nautla á Huamantla		20,000 »	
De Piedras Negras á Chihuahua.	36,000 00		
Para reparacion y construccion de obras necesarias en los caminos existentes y apertura de los decretados que no tienen asignacion especial	600,000 »	636,000 »	1.186,000 00

Presupuesto de 1º de Julio de 1870 á 30 de Junio de 1871.

CAMINOS Y PUENTES.

De San Luis á Ciudad Victoria, y de Tula á Tampico	72,000 00	
De San Luis á Tampico por Ciudad del Maíz.	72,000 »	
De Ometusco á Tantojon	36,000 »	
De Querétaro á Tampico	72,000 »	
De Lagos por Aguascalientes, Zacatecas y Durango á Mazatlan	72,000 »	
Reparacion del mismo en el tramo de Lagos á Aguascalientes por la Encarnacion	6,000 »	
De México á Pisaflores	24,000 »	
De Ometusco á Tampico	72,000 »	
De Chiapas á Tabasco	60,000 »	
De Oaxaca á Chiapas por Tehuantepec	20,000 »	
De Puebla á Puerto Angel por Oaxaca	72,000 »	
De Nautla á Huamantla	20,000 »	
A la vuelta	598,000 00	5.582,989 40

De la vuelta....................	598,000 00	5.582,989 40
De Piedras Negras á Chihuahua..................	36,000 »	
De México á Veracruz por Puebla y Orizaba.	72,000 »	
De Puebla á Veracruz por Perote................	60,000 »	
De México á San Blas por Querétaro, Lagos, Guadalajara y Amatitan..........................	144,000 »	
De Querétaro á Matamoros por San Luis Potosí..	60,000 »	
De México á Manzanillo por Toluca, Morelia y las Barrancas..	60,000 »	
De México á Acapulco por Cuernavaca.......	48,000 »	
Del Distrito Federal....................................	50,000 »	
Puente de Maravillas sobre el rio Turbio.......	3,000 »	
Camino de Guadalajara á Colima en el tramo de Guadalajara á la Barranca de Atenquique..	20,000 »	
De San Luis á Linares y puente sobre el rio China entre Monterey y Matamoros.........	80,000 »	
De Tepetongo á la Goleta..............................	20,000 »	
Puente de Tecozautla..................................	19,000 »	
Reparacion de caminos no especificados......	106,000 »	1.376,000 00

Conforme á la ley de 31 de Mayo de 1871, el presupuesto de caminos y puentes para el año fiscal de 1º de Julio de 1871 á 30 de Junio de 1872, fué el mismo del año anterior, con las adiciones siguientes:

Para las obras especificadas en aquel presupuesto..	1.376,000 00	
Reposicion del puente de Tizayuca.............	3,000 »	
Calzada en la laguna de Cuitzeo...................	20,000 »	
Puente sobre el rio Lerma, en el camino de		
Al frente........................	1.399,000 00	6.958,989 40

Del frente	1.399,000 00	6.958,989 40
Puruándiro, Estado de Michoacán, á Guanajuato	18,000 »	
Para un camino de Cuautla Morelos á Cuernavaca, en mensualidades de á $5,000	30,000 »	
Camino de Tepic á Guaymas	36,000 »	1.483,000 00

Presupuesto de 1º de Julio de 1872 á 30 de Junio de 1873.

CAMINOS Y PUENTES.

Caminos.

De San Luis á Ciudad Victoria, y de Tula á Tampico	72,000 00	
De San Luis á Tampico, por Ciudad del Maíz	72,000 »	
De Ometusco á Tantojon	36,000 »	
De Querétaro á Tampico	72,000 »	
De Lagos por Aguascalientes, Zacatecas y Durango á Mazatlán	72,000 »	
Reparacion del mismo en el tramo de Lagos á Aguascalientes por la Encarnacion	6,000 »	
De México á Pisaflores	24,000 »	
De Ometusco á Túxpan	72,000 »	
De Chiapas á Tabasco	60,000 »	
De Oaxaca á Chiapas por Tehuantepec	20,000 »	
De Puebla á Puerto Angel por Oaxaca	72,000 »	
De Nautla á Huamantla	20,000 »	
De Piedras Negras á Chihuahua	36,000 »	
De México á Veracruz por Puebla y Orizaba	72,000 »	
De Puebla á Veracruz por Perote	60,000 »	
De México á San Blas por Querétaro, Lagos, Guadalajara y Amatitan	144,000 »	
A la vuelta	910,000 00	8.441,989 40

De la vuelta....................	910,000 00	8.441,989 40
De Querétaro á Matamoros por San Luis Potosí..	60,000 »	
De México á Manzanillo por Toluca, Morelia y las Barrancas..	60,000 »	
De México á Acapulco por Cuernavaca........	48,000 »	
Del Distrito Federal....................................	50,000 »	
Para un camino de Cuautla Morelos á Cuernavaca, en mensualidades de á $5,000. (Ley de 31 de Mayo de 1871.)............................	30,000 »	
Calzada en la Laguna de Cuitzeo, idem, idem.	20,000 »	
Camino de Tepic á Guaymas. (Decreto de 8 de Diciembre de 1870.)............................	36,000 »	
Camino de Guadalajara á Colima, en el tramo de Guadalajara á la Barranca de Atenquique..	20,000 »	
De San Luis á Linares, y puente sobre el rio China entre Monterey y Matamoros.........	80,000 »	
De Tepetongo á la Goleta............................	20,000 »	
Reparacion de caminos no especificados......	106,000 »	
Puentes.		
Puente de Tecozautla..................................	19,000 »	
Reposicion del puente de Tizayuca. (Ley de presupuesto de egresos de Mayo 31 de 1871.)	3,000 »	
Puente sobre el rio Lerma en el camino de Puruándiro, Estado de Michoacán á Guanajuato, idem..	18,000 »	1.480,000 00

El presupuesto para el año fiscal de 1º de Julio de 1873 á 30 de Junio de 1874, es el mismo que el del año anterior, segun la ley de 30 de Mayo de 1873, en los términos siguientes:

Al frente.......................	9,921,989 40

Del frente		9.921,989 40
Caminos y puentes conforme al presupuesto del año, de 1º de Julio de 1872, á 30 de Junio de 1873	1.480,000 00	
Para aumentar la partida núm. 878 (camino de Querétaro á Tampico)	30,000 »	
Subvencion para el puente de Santa María del Rio	3,600 »	
Puente de San Miguel de Allende	46,831	
Idem de Salamanca	43,000 »	1.603,431 00

Presupuesto de 1º de Julio de 1874 á 30 de Junio de 1875.

CAMINOS Y PUENTES.

Caminos.

De México á Acapulco, por Cuernavaca	48,000 00	
De Cuernavaca á Cuautla	30,000 »	
De México á Manzanillo, por Toluca, San Felipe del Obraje, Morelia y las Barrancas	60,000 »	
De México á San Blas, por Querétaro, Leon, Lagos, Guadalajara y Amatitan	144,000 »	
De Silao á San Felipe. (Ley de 10 de Diciembre de 1872)	10,000 »	
De Leon á Comanja	1,000 »	
De Guadalajara á la Barranca de Atenquique.	20,000 »	
De Guadalajara al Teul. (Ley de 24 de Diciembre de 1873)	40,000 »	
De Tepetongo á la Goleta	20,000 »	
De Tepic á Guaymas. (Ley de 8 de Diciembre de 1870)	36,000 »	
De Lagos á Mazatlán, por Aguascalientes, Zacatecas y Durango	72,000 »	
A la vuelta	481,000 00	11.525,420 40

De la vuelta....................	481,000 00	11.525,420 40
Reparacion del mismo, en el tramo de Lagos á Aguascalientes, por la Encarnacion........	6,000 »	
De Aguascalientes á Calvillo. (Ley de 13 de Diciembre de 1872)................................	3.000 »	
De Zacatecas á San Luis............................	15,000 »	
De Durango á Piedras Negras por Chihuahua.	54,000 »	
De Querétaro á Matamoros, por San Luis y Monterey, y de la Palma á Puerto Pinto....	60,000 »	
De San Luis á Linares..................................	24,000 »	
De San Luis á Ciudad Victoria y de Tula á Tampico. (Ley de 28 de Marzo de 1868)....	72,000 »	
De San Luis á Tantoyuquita, por Ciudad del Maíz. (Leyes de 28 de Marzo de 1868 y 20 de Abril de 1870)..	72,000 »	
De Querétaro á Tampico. (Ley de 23 de Mayo de 1868)..................	102,000 »	
De México á Pisaflores. (Ley de 9 de Enero de 1869)...	24,000 »	
De Ometusco á Pachuca............................	6,000 »	
De Ometusco á Tantojon, por Zacualtipan y Huejutla. (Ley de 23 de Mayo de 1868)......	36,000 »	
De Ometusco á Túxpan, y de Tulancingo á Pahuatlán...	72,000 »	
De Huamantla á Nautla.......................... ...	20,000 »	
De México á Veracruz, por Puebla, Amozoc, Perote y Jalapa..	60,000 »	
De Amozoc á Veracruz, por Orizaba............	72,000 »	
De Tehuacán á la Hacienda de la Esperanza.	15,000 »	
De Puebla á Puerto Angel, por Oaxaca........	72,000 »	
De Oaxaca á Chiapas, por Tehuantepec........	20,000 »	
De Zacapoaxtla á Tecolutla.........................	40,000 »	
Al frente....................	1.326,000 00	11.525,420 40

Del frente	1.326,000 00	11.525,420 40
De Minatitlán á Tabasco	6,000 »	
De Tabasco á Chiapas	60,000 »	
Caminos en Campeche	14,400 »	
Idem idem en Yucatán	14,400 »	
Idem idem en el Distrito federal	80,000 »	
Calzada en la laguna de Cuitzeo	20,000 »	
Reconocimiento de Oaxaca al Golfo de Tuxtepec. (Ley de 21 de Mayo de 1873)	8,000 »	
Canal en la laguna de Tamiahua al rio Pánuco. (Ley de 15 de Enero de 1874)	15,000 »	
Reconocimiento del rio de San Juan, y del camino de San Juan á Minatitlán. (Ley de 3 de Diciembre de 1872)	6,000 »	1.549,800 00

Puentes.

Puente sobre el rio China	56,000 00	
Idem ,, ,, Lerma, en el camino de Puruándiro	18,000 »	
Idem del Infiernillo	19,000 »	
Reparacion del puente de Tizayuca	3,000 »	
Subvencion al puente de Santa María del Rio.	3,600 »	
Puente de San Miguel de Allende	46,831 »	
Idem de Salamanca	43,000 »	
Idem sobre el Rio Grande en el camino de Zacatecas á Durango y Chihuahua	15,000 »	
Idem sobre el rio de Ayuquila, en el camino de Guadalajara á Autlan y la costa del Pacífico	20,000 »	
Reparacion del puente de Acámbaro	10,000 »	
Para la construccion de un puente sobre el rio Turbio, en el partido de Pénjamo	20,000 »	
A la vuelta	254,431 00	13.075,220 40

De la vuelta..................	254,431	00	13.075,220	40
Para un puente sobre el rio de Santiago, en el distrito de San Francisco del Rincon. (Estado de Guanajuato)................................	8,000	»	262,431	00

Presupuesto de 1º de Julio de 1875 á 30 de Junio de 1876.

CAMINOS Y PUENTES.

Caminos.

De México á Acapulco, por Cuernavaca.......	48,000	00		
De Cuernavaca á Cuautla. (Ley de 31 de Mayo de 1871)...	26,000	»		
De México al Manzanillo, por Toluca, San Felipe del Obraje, Morelia y las Barrancas...	60,000	»		
De México á San Blas, por Querétaro, Leon, Lagos, Guadalajara y Amatitlán..............	144,000	»		
De Silao á San Felipe. (Ley de Diciembre 10 de 1872)...	10,000	»		
De Leon á Comanja. (Ley de 19 de Enero de 1874)..	1,000	»		
De Guadalajara á la barranca de Atenquique.	20,000	»		
De Guadalajara al Teul. (Ley de Diciembre 24 de 1873)...	40,000	»		
De Tepetongo á la Goleta...........................	12,000	»		
De Tepic á Guaymas con el puente de Humaya. (Ley de Diciembre 8 de 1870)..............	36,000	»		
De Lagos á Mazatlán, por Aguascalientes, Zacatecas y Durango................................	72,000	»		
Reparacion del mismo en el tramo de Lagos á Aguascalientes, por la Encarnacion.......	6,000	»		
De Aguascalientes á Calvillo. (Ley de Diciembre 13 de 1873)...................................	1,000	»		
Al frente.......................	476,000	00	13.337,651	40

Del frente	476,000 00	13,337,651 40
De Zacatecas á San Luis Potosí	15,000 »	
De Durango á Piedras Negras, por Coahuila.	54,000 »	
De Querétaro á Matamoros, por San Luis, Monterey, y de la Palma á Puerto Pinto...	60,000 »	
De San Luis á Linares	24,000 »	
De San Luis á Ciudad Victoria, y de Tula á Tampico. (Ley de Marzo 28 de 1868)	72,000 »	
De San Luis á Tantoyuquita, por Ciudad del Maíz. (Leyes de Marzo 28 de 1868 y 20 de Abril de 1870)	72,000 »	
De Querétaro á Tampico. (Ley de Mayo 23 de 1868)	60,000 »	
De México á Pisaflores. (Ley de Enero 9 de 1869)	12,000 »	
De Ometusco á Pachuca	6,000 »	
De Ometusco á Tantojon, por Zacualtipan y Huejutla. (Ley de Mayo 23 de 1868)	36,000 »	
De Ometusco á Túxpan, y de Tulancingo á Pahuatlán	72,000 »	
De Huamantla á Nautla	20,000 »	
De México á Veracruz, por Puebla, Amozoc, Perote y Jalapa	60,000 »	
De Amozoc á Veracruz, por Orizaba	72,000 »	
De Tehuacán á la hacienda de la Esperanza.	15,000 »	
De Tehuacán á Puerto-Angel, por Oaxaca...	72,000 »	
De Oaxaca á Chiapas, por Tehuantepec	20,000 »	
De Zacapoaxtla á Tecoluta	40,000 »	
De Minatitlán á Tabasco	6,000 »	
De Tabasco á San Cristóbal Comitán, Tapachula y San Benito	60,000 »	
Caminos en Campeche	14,400 »	
A la vuelta	1.338,400 00	13.337,651 40

De la vuelta	1.338,400 00	13.337,651 40
Idem en el Estado de Yucatán	14,400 »	
Idem y calzadas en el Distrito federal	80,000 »	
Calzadas en la laguna de Cuitzeo	12,000 »	
Reconocimiento de Oaxaca al Golfo, por Tuxtepec. (Ley de Mayo 21 de 1873)	8,000 »	
Idem del rio de San Juan y del camino de San Juan á Minatitlán	6,000 »	
Camino de Rio Verde á Jalpam. (Ley de Noviembre 16 de 1874)	50,000 »	
Idem no especificados	20,000 »	
Idem de San Luis Potosí á Aguascalientes, por Escalerillas	12,000 »	
Idem del Puente de Navidad á Guadalajara.	12,000 »	
Idem de San Luis á Tampico, por Rio Verde.	12,000 »	1.564,800 00

Puentes.

Puente sobre el rio China	56,000 00	
Idem sobre el rio Lerma, en el camino de Puruándiro	18,000 »	
Idem sobre el rio del Infiernillo	19,000 »	
Idem de Tizayuca, su reparacion	3,000 »	
Subvencion del puente de Sta. María del Rio.	3,600 »	
Puente de San Miguel de Allende	46,831 »	
Idem de Salamanca	43,000 »	
Idem sobre el Rio Grande, en el camino de Zacatecas á Durango y Chihuahua	15,000 »	
Idem sobre el rio de Ayuquila, en el camino de Guadalajara á Autlan y la costa del Pacífico	20, 000 »	
Idem de Acámbaro, su reparacion. (Ley de Abril 5 de 1873)	10,000 »	
Al frente	234,431 00	14.902,451 40

Del frente	234,431 00	14.902,451 40
Para la construccion de un puente sobre el rio Turbio, en el partido de Pénjamo	20,000 »	
Idem sobre el rio Santiago, en el distrito de San Francisco del Rincon. (Estado de Guanajuato)	8,000 »	
Puente sobre el Rio Grande de Villa Juarez.	5,000 »	
Para la conclusion del pozo artesiano de Cadereyta. (Ley de 9 de Noviembre de 1874).	2,000 »	
Puente en el punto llamado la Barranca á inmediaciones de Santa Clara, Estado de Michoacán	5,000 »	
Puente de fierro sobre el rio Tasquillo, camino de Pisaflores á la ciudad de México	10,000 »	284,431 00

Presupuesto de 1º de Julio de 1876 á 30 de Junio de 1877.

CAMINOS.

De México á Acapulco, por Cuernavaca	48,000 00	
De Cuernavaca á Cuautla. (Ley de 31 de Mayo de 1871	26,000 »	
De México á Manzanillo, por Toluca, San Felipe del Obraje, Morelia y las Barrancas	60,000 »	
De México á San Blas, por Querétaro, Leon, Lagos, Guadalajara y Amatitan	144,000 »	
De Silao á San Felipe. (Ley de 10 de Diciembre de 1872)	10,000 »	
De Leon á Comanja. (Ley de 17 de Enero de 1874)	1,000 »	
De Guadalajara á la Barranca de Atenquique.	20,000 »	
De idem á Teul. (Ley de 24 de Diciembre de 1873)	40,000 »	
A la vuelta	349,000 00	15.186,882 40

De la vuelta	349,000 00	15.186,882 40
De Tepetongo á la Goleta	12,000 »	
De Tepic á Guaymas, con el puente de Humaya. (Ley de 8 de Diciembre de 1874)	36,000 »	
De Lagos á Mazatlán, por Aguascalientes, Zacatecas y Durango	72,000 »	
Reparacion del mismo tramo de Lagos á Aguascalientes, por la Encarnacion	6,000 »	
De Aguascalientes á Calvillo. (Ley de 13 de Diciembre de 1873)	1,000 »	
De Zacatecas á San Luis Potosí	15,000 »	
De Chihuahua á Piedras Negras	54,000 »	
De Querétaro á Matamoros, por San Luis y Monterey, y de la Palma á Puerto Pinto	60,000 »	
De San Luis á Linares	24,000 »	
De idem á Ciudad Victoria y de Tula á Tampico. (Ley de 28 de Marzo de 1868)	72,000 »	
De San Luis á Tantoyuquita, por Ciudad del Maíz. (Leyes de 28 de Marzo de 1869 y Abril 20 de 1870)	72,000 »	
De Querétaro á Tampico. (Ley de 23 de Marzo de 1868)	60,000 »	
De México á Pisaflores. (Ley de Enero 9 de 1869)	12,000 »	
De Ometusco á Pachuca	6,000 »	
De idem á Tantojon, por Zacualtipan y Huejutla. (Ley de 23 de Mayo de 1868)	36,000 »	
De Ometusco á Túxpan, y de Tulancingo á Pahuatlán	72,000 »	
De Huamantla á Nautla	20,000 »	
De México á Veracruz, por Puebla, Perote y Jalapa	60,000 »	
Al frente	1.039,000 00	15.186,882 40

Del frente	1.039,000 00	15.186,882 40
De Amozoc á Veracruz, por Orizaba	72,000 »	
De Tehuacán á la Esperanza	15,000 »	
De Tehuacán á Puerto Angel, por Oaxaca	72,000 »	
De Oaxaca á Chiapas, por Tehuantepec	20,000 »	
De Zacapoaxtla á Tecolutla	40,000 »	
De Minatitlán á Tabasco	6,000 »	
De Tabasco á San Cristóbal Comitán, Tapachula y San Benito	60,000 »	
Caminos en Campeche	14,400 »	
Idem en Yucatán	14,000 »	
Caminos y calzadas en el Distrito federal	80,000 »	
Calzada en la laguna de Cuitzeo	12,000 »	
Reconocimiento del camino de Oaxaca al Golfo, por Tuxtepec. (Ley de 2 de Mayo de 1873.)	8,000 »	
Caminos de Rio Verde á Jalpam. (Ley de 16 de Noviembre de 1874)	50,000 »	
Idem de San Luis Potosí á Aguascalientes, por Escalerillas	12,000 »	
Idem de Puente de Navidad á Guadalajara	12,000 »	
Camino de San Luis á Tampico, por Rio Verde	12,000 »	
Caminos no especificados	20,000 »	
Rios y lagunas en la Costa de Sotavento	6,000 »	1.564,400 00

Puentes.

Puente sobre el rio China	56,000 00	
Idem sobre el rio Lerma, en el camino de Puruándiro	18,000 »	
Idem sobre el rio del Infiernillo	19,000 »	
Reparacion del puente de Tizayuca	3,000 »	
A la vuelta	96,000 00	16.751,282 40

De la vuelta	96,000	00	16.751,282 40
Subvencion al puente de Santa María del Rio.	3,000	»	
Puente de San Miguel de Allende	46,831	»	
Idem sobre el Rio Grande en el camino de Zacatecas á Durango y Chihuahua	15,000	»	
Idem sobre el rio de Ayuquila, en el camino de Guadalajara á Autlan y la costa del Pacífico	20,000	»	
Reparacion del puente de Acámbaro. (Ley de Abril 5 de 1873)	10,000	»	
Construccion de un puente en el rio Turbio, en el partido de Pénjamo	20,000	»	
Construccion de un puente en el rio Santiago, en el distrito de San Francisco del Rincon. (Estado de Guanajuato)	8,000	»	
Puente sobre el Rio Grande de Villa Juarez	5,000	»	
Para terminar el pozo artesiano de Cadereyta. (Ley de Noviembre 9 de 1874)	2,000	»	
Puente sobre la barranca á inmediaciones de Santa Clara, Estado de Michoacán	5,000	»	
Puente de fierro sobre el rio Tasquillo, camino de México á Pisaflores	10,000	»	
Puente de Salamanca	43,000	»	283,831 00
Total			$17.035,113 40

NOTAS.—1ª Por no haber expresado en los informes que dieron los directores de los caminos de México á Perote, de Amozoc á Veracruz, de México á Tulancingo y Monte-Alto y de Querétaro á San Luis Potosí, las cantidades invertidas en los meses de Junio de 1867 á 31 de Marzo de 1868, no se han podido precisar en la noticia respectiva, así como tambien debe advertirse que es más de $3,864 97 lo que se empleó en el camino de Perote á Veracruz, por ser esa suma exclusivamente de rayas sin estimar sueldos y otros gastos.

2ª Los vacíos que se advierten en el período de Mayo de 1853 á Junio de 1877, provienen de que ó bien se han suspenso las obras por las guerras que en esas épocas ha sufrido la República, ó bien se han ejecutado obras en corta escala y sin asignacion previa, de manera que seria fácil asentar un error, fijando la suma dedicada á ellas, por haberse hecho los gastos del momento y conforme lo ha permitido el estado del Erario.

PUEBLA á TEPEYAHUALCO.

Decreto.—Abril 3 de 1841.

Se faculta al Gobierno del Departamento de Puebla para la composicion del camino de esta ciudad á Tepeyahualco, y contribucion que se establece para este objeto.

Ministerio de lo Interior.—El Exmo. Sr. Presidente de la República Mexicana se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*El Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que el Congreso nacional ha decretado lo siguiente:

«Se faculta al Gobierno del Departamento de Puebla para que allanando con el general la composicion del camino de esta ciudad á Tepeyahualco, pueda destinar á ella la parte de la contribucion impuesta sobre licores para la construccion de cárceles, que pueda aplicarse sin perjuicio de ese objeto, y con calidad de reintegrarse inmediatamente con el producido de peajes que se impongan despues de compuesto el camino, ó con otros recursos que se arbitren y aprueben legalmente.—*José Miguel Pacheco*, diputado presidente.—*Sebastian Camacho*, presidente del Senado.—*Pedro Rojas*, diputado secretario.—*Juan Martin de la Garza y Flores*, senador secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á 3 de Abril de 1841.—*Anastasio Bustamante.*—A. D. José María Jimenez.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes. Dios y libertad. México, Abril 3 de 1841.—*Jimenez.*

PUEBLA.

Decreto.—Enero 8 de 1866.

Se concede á D. Numa Dousdebés, D. Julio Ziegler y D. Ramon Zangróniz, privilegio exclusivo para la construccion y explotacion, durante setenta y cinco años, de un ferrocarril de Puebla hasta el mar Pacífico, pasando por los lugares que se expresan.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Visto el decreto de 2 de Octubre de 1865;

Vista la solicitud de D. Numa Dousdebés, D. Julio Ziegler y D. Ramon Zangróniz, para obtener la autorizacion de construir y explotar un camino de fierro de Puebla al Pacífico,

DECRETAMOS:

Art. 1º Se concede á D. Numa Dousdebés, D. Julio Ziegler y D. Ramon Zangróniz, privilegio exclusivo para la construccion y explotacion, durante setenta y cinco años, de un ferrocarril de Puebla hasta el mar Pacífico, pasando por Atlixco, Matamoros Izúcar, y Valle de Atoyac, aprovechando la navegacion del rio Mexcala en la parte que convenga; entendiéndose que para la navegacion solo hay concesion y no privilegio exclusivo.

Art. 2º El tramo entre Puebla y Matamoros Izúcar se establecerá para traccion de animales, y el de Matamoros Izúcar al mar Pacífico se construirá segun se acuerde, en vista de los planos y perfiles que presentarán los concesionarios á Nuestra Secretaría de Fomento, á los seis meses contados desde la fecha de este decreto.

Art. 3º El ferrocarril de Puebla hasta Matamoros Izúcar, deberá estar concluido y puesto en explotacion el dia 1º de Enero de 1869.

Art. 4º Cuando sean aprobados los planos y perfiles de que habla el art. 2º, se tomará en consideracion la importancia de la línea para acordar la subvencion que el Estado pueda otorgar para el segundo tramo, y se fijarán los plazos en que hayan de comenzar los trabajos y terminar la vía en toda su longitud.

Art. 5º Los concesionarios quedan sujetos, además, á todas y cada una de las estipulaciones contenidas en el pliego de condiciones anexo á este decreto.

Nuestro Ministro de Fomento queda encargado de la ejecucion de este decreto.

Dado en Cuernavaca, á 8 de Enero de 1866. — *Maximiliano.* — Al Ministro de Fomento. — Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Luis Robles Pezuela.*

PLIEGO de condiciones á que se refiere el decreto anterior.

TITULO I.

Trazo y construccion.

Art. 1º Se autoriza á D. Numa Dousdebés, D. Julio Ziegler y D. Ramon Zangróniz, para construir por su cuenta y riesgo, segun el trazo que se fije por los ingenieros del Gobierno, un ferrocarril que, partiendo de Puebla, termine en el punto en que sea conveniente continuar la vía por la navegacion del rio Mexcala hasta el mar Pacífico. El ferrocarril pasará por Atlixco y Matamoros de Izúcar, y se establecerá en él un servicio de carruajes, destinados al trasporte de carga y pasajeros.

El servicio de este camino se hará por medio de animales, desde Puebla hasta Matamoros de Izúcar, y de este punto al Pacífico, será segun se acuerde, en vista de los planos y perfiles que deben presentar los concesionarios, á los seis meses contados desde la fecha del decreto relativo.

Los ingenieros del Gobierno determinarán los puntos de partida y llegada en las expresadas localidades, á propuesta de los concesionarios.

Art. 2º El camino se dividirá en dos secciones distintas.

La 1ª, de Puebla á Matamoros Izúcar, deberá estar terminada y puesta en explotacion el dia 1º de Enero de 1869.

La 2ª seccion, de Matamoros al Mexcala, se terminará y pondrá en explotacion el dia que se fije al aprobarse los planos y perfiles de que se habla en el artículo anterior, señalándose entonces tambien la fecha

en que, mediante la navegacion de dicho rio, ha de quedar establecida la comunicacion hasta el Pacífico.

Art. 3º El ferrocarril podrá establecerse sobre el camino carretero, y sus obras de arte, tomando una zona de 5^{m} de ancho en uno de sus lados. El resto de la calzada quedará expedito para la circulacion ordinaria, sin que esta pueda ser interrumpida ni embarazada por las obras de los concesionarios. El ancho del camino carretero no deberá ser menos de 5^{m}.

Art. 4º El camino de hierro será de una sola vía, y tendrá las dobles vías necesarias. El número, la extension y la colocacion de estas últimas, se determinarán por los ingenieros del Gobierno, oidos los concesionarios.

Art. 5º El ancho de la vía férrea entre los bordes interiores de los rieles, será de $1^{m}45$.

La distancia entre las dos vías, en los lugares en que se establezcan, será á lo menos de $1^{m}80$, medida entre los bordes exteriores de los rieles de cada vía.

La anchura de los acotamientos, ó en otros términos, la anchura entre los bordes exteriores de los rieles extremos y la arista exterior del camino, deberá ser á lo menos de $1^{m}50$ en las partes en terraplen, y de 1^{m} en las cortaduras y rocas, entre los parapetos de los puentes y en los subterráneos.

Art. 6º El peso de los rieles será de 28 kilógramos por metro lineal.

El radio mínimum de las curvas, para la explotacion por medio de animales, será de 25^{m}.

El radio mínimum de las curvas, para la explotacion con locomotivas, será de 90^{m}.

La pendiente máximum de la vía férrea, para la explotacion por medio de animales, será de 8 por 100.

La pendiente máximum de la vía férrea, para la explotacion con locomotiva, será de 6 por 100.

Art. 7º La vía férrea quedará separada del camino carretero por un foso, necesario para el desecamiento de la vía, y para dejar correr las

aguas. La dimension de este foso será determinada por los ingenieros del Gobierno, segun las circunstancias locales, á propuesta de los concesionarios, pero dejando siempre, cuando menos, 5^{m} del camino carretero, libre para la circulacion ordinaria.

Art. 8º El fierro, la madera y otros elementos constitutivos de la vía, deberán ser de buena calidad, y apropiados al uso á que se destinan. Los concesionarios se conformarán con todas las reglas del arte, á fin de obtener una construccion perfectamente sólida.

Art. 9º Los puentes, los subterráneos y en general todas las obras de arte, no podrán ejecutarse sino conforme á planos, previamente aprobados por los agentes del Gobierno.

Art. 10. Los concesionarios ejecutarán las obras por medios y con agentes de su eleccion; pero quedando sometidos á la inspeccion y á la vigilancia de los ingenieros del Gobierno.

Esta inspeccion y esta vigilancia tendrán por objeto impedirles apartarse de las disposiciones prescritas en el presente pliego de condiciones, y las que resulten de los proyectos aprobados.

Art. 11. La vía férrea podrá cruzar toda vía de comunicacion pública ó particular.

Art. 12. El número de estaciones y el lugar que deban ocupar, serán determinados por los agentes del gobierno.

Art. 13. Los concesionarios estarán obligados á restablecer y asegurar, por su cuenta, los desagües que se hayan detenido, suspendido ó modificado por sus obras. Igualmente repondrán en su estado primitivo los caminos públicos ó particulares que les obliguen sus obras á modificar.

Art. 14. Las indemnizaciones por perjuicios causados por los trabajos ó por la explotacion de la vía férrea, serán por cuenta de los concesionarios.

Art. 15. Todos los terrenos necesarios para el establecimiento de la vía férrea y sus dependencias, serán comprados y pagados por los concesionarios.

Siendo la Empresa de utilidad pública, los concesionarios quedan in-

vestidos, para la ejecucion de las obras dependientes de su concesion, de todos los derechos que confieren las leyes al Gobierno, para la adquisicion de los terrenos por vía de expropiacion, y al mismo tiempo quedan sometidos á todas las disposiciones que se derivan de estas leyes.

Sin embargo, el Estado cede á los concesionarios el goce gratuito de los terrenos de su propiedad, necesarios para la vía, durante el tiempo de la concesion: no obstante, este derecho no se extenderá á las construcciones actualmente existentes, ni á los terrenos situados en las poblaciones.

Art. 16. A medida que los trabajos se vayan terminando en algunos tramos de la vía, de manera que estos tramos puedan ser puestos útilmente en explotacion, se procederá á su recepcion por uno ó varios comisionados que el Gobierno designe.

El acta del ó de los comisionados no será válida sino despues de homologacion por el Gobierno. Despues de esta homologacion, los concesionarios podrán poner en explotacion los dichos tramos de vía y percibir los precios de trasportes determinados en el presente pliego.

Sin embargo, estas recepciones parciales no se considerarán como definitivas, sino hasta la recepcion general de la vía concedida.

Cuando todas las obras comprendidas en la concesion estén concluidas, la recepcion general y definitiva tendrá lugar en la misma forma que las recepciones parciales.

Art. 17. En el plazo de dos meses, despues de puesta en explotacion cada seccion de la vía férrea, los concesionarios estarán obligados á remitir al Gobierno un estado descriptivo que comprenderá: 1º La descripcion de todos los terrenos que sirvan de asiento á la vía y á sus dependencias: 2º La de las obras de arte, comprendiendo los puentes, alcantarillas, acueductos, casas de guardas, estaciones, almacenes y todas las demas obras construidas, segun los planos aprobados por los ingenieros del Gobierno.

TITULO II.

Conservacion y explotacion.

Art. 18. Los concesionarios mantendrán siempre en buen estado la vía férrea y todas sus dependencias. En caso de negligencia se proveerá á ello de oficio, por su cuenta.

Art. 19. Los carruajes destinados al trasporte de personas, serán del mejor modelo, con asientos adentro, y con vidrieras en las ventanillas y puertas.

Habrá asientos de dos clases. Los concesionarios se conformarán para las disposiciones de los asientos de cada clase, á lo que determinen los agentes del Gobierno.

Art. 20. La velocidad mínimum de los trenes de viajeros, por traccion de animales, deberá ser de 15 kilómetros por hora, y de 25 kilómetros por traccion de vapor.

Los trenes de mercancías, por traccion de animales, harán á lo menos 8 kilómetros por hora, y con máquinas locomotivas 16 kilómetros.

Art. 21. Los concesionarios estarán obligados á establecer, por su cuenta, donde haya necesidad, guardas en número suficiente, para asegurar el paso de los trenes sobre la vía, y el de la circulacion ordinaria en los puntos en que la vía férrea sea atravesada á nivel por algun camino.

Art. 22. Los concesionarios tienen obligacion de someter á la aprobacion de los ingenieros ó agentes del Gobierno, todos los reglamentos relativos al servicio y á la explotacion de la vía férrea.

TITULO III.

Duracion de la concesion, etc.

Art. 23. La duracion de la concesion será de setenta y cinco años, que comenzarán á contarse desde 1º de Enero de 1869.

Art. 24. En la época fijada como término de la concesion y por el solo

hecho de haber terminado, el Gobierno subrogará á los concesionarios en todos sus derechos sobre la vía férrea y sus dependencias, y entrará inmediatamente en posesion de todos sus productos.

Los concesionarios quedan obligados á entregar en buen estado de conservacion la vía férrea y todos los inmuebles que dependan de ella, cualquiera que sea su naturaleza, tales como los edificios de las estaciones, talleres y depósitos, las cásas de guardas, etc.

Lo mismo se efectuará con todos los objetos mobiliarios que dependan igualmente de dicha vía, tales como las barreras y vallas, las vías, cambios de vías, plataformas giratorias, depósitos de aguas, gruas hidráulicas, máquinas fijas, etc.

En los cinco últimos años que precedan al término de la concesion, el Gobierno tendrá el derecho de apropiarse los productos de la vía férrea, si los concesionarios no toman sus medidas para cumplir plena y enteramente esta obligacion.

En lo que concierne á los objetos muebles, tales como el material de explotacion, los animales, los combustibles y provisiones de todo género, los muebles de las estaciones, los útiles de los talleres, el Estado tendrá que pagarlos segun el avalúo que se haga de ellos, á juicio de peritos, si el concesionario lo exige; y recíprocamente, si el Estado lo requiere, los concesionarios tendrán que cedérselos de la misma manera.

Art. 25. Si los concesionarios no terminasen las obras en el plazo fijado en el art. 2º, y si no se cumpliesen las diversas prescripciones que les son impuestas en el presente pliego de condiciones, caducará la concesion; y en este caso el Gobierno, segun lo juzgue conveniente, podrá ordenar la destruccion pura y simple de los trabajos por cuenta de los concesionarios, ó su adjudicacion á otra persona.

Esta adjudicacion se hará conforme á las cláusulas del presente pliego de condiciones, rematándose las obras ya construidas, los materiales aprovisionados y las porciones de camino ya puestas en explotacion.

Los concesionarios cesantes recibirán en este último caso el valor que se obtenga en el remate.

Si la adjudicacion abierta no conduce á ningun resultado, se tentará

una segunda sobre las mismas bases; si pasan tres meses sin que esta segunda tentativa tenga resultado, los concesionarios perderán definitivamente todos sus derechos; y las obras ejecutadas, los materiales reunidos y la parte de la vía abierta á la explotacion, pasarán á ser propiedad del Estado.

Art. 26. En el caso de interrupcion parcial ó total de la explotacion de la vía férrea, la Administracion tomará inmediatamente, á expensas de los concesionarios, las medidas necesarias para asegurar provisionalmente el servicio.

Si á los tres meses de la organizacion del servicio provisional, los concesionarios no han probado que tienen los medios suficientes para continuar por su cuenta la explotacion, la caducidad podrá ser declarada.

Una vez declarada la caducidad, la vía férrea y todas sus dependencias se pondrán en pública subasta, y se procederá como se ha dicho en el artículo anterior.

Art. 27. Las disposiciones de los dos artículos anteriores no serán aplicables, y la caducidad no tendrá lugar, en el caso de que los concesionarios no hayan podido cumplir sus obligaciones por causa de fuerza mayor debidamente comprobada.

TITULO IV.

Condiciones relativas al trasporte de viajeros y mercancías.

Art. 28. Para indemnizar á los concesionarios de sus gastos y de las condiciones que se les imponen en el presente pliego, las cuales tienen obligacion expresa de llenar exactamente, el Gobierno les concede la autorizacion de percibir, durante todo el tiempo de la concesion, los precios de trasporte que fijará de acuerdo con los concesionarios, antes de que se ponga el camino en explotacion.

Art. 29. En el caso de que los concesionarios juzgaren conveniente reducir el todo ó una parte de la tarifa fijada, las cuotas así reducidas

no podrán ser cambiadas sino despues de un plazo de tres meses. Estas modificacionas deberán ser aprobadas por el Gobierno.

Art. 30. Todo tratado particular, cuyo efecto fuera reducir la tarifa tansolo en favor de algunos remitentes, queda formalmente prohibido.

Sin embargo, esta disposicion no será aplicable á los convenios que pudiesen formarse entre el Gobierno y los concesionarios en interes del servicio público, ni á las reducciones que fuesen concedidas por los concesionarios á los indigentes.

Art. 31. El Gobierno tendrá derecho de revisar la tarifa de precios de trasporte, cuando los productos netos de la explotacion excedan del 15 por 100 del capital empleado; sin embargo, esta revision no podrá verificarse sino cada cinco años.

Art. 32. Los concesionarios contraen la obligacion de hacer con cuidado, exactitud, celeridad, y sin favor particular, el trasporte de viajeros y mercancías, y para ello, poner y conservar en servicio, en toda época, el número de vehículos y animales que exijan las necesidades del tráfico.

Los concesionarios deberán poner á disposicion del público, en el servicio de toda la línea, 25 coches de pasajeros y 200 carros de equipajes y mercancías.

Art. 33. Los bultos y objetos de cualesquiera clase, se inscribirán en la estacion de donde partan y en la de llegada, en registros especiales, al momento de ser recibidos ó remitidos; sobre el registro de la estacion de partida se anotará el precio total que se deba por el trasporte.

Toda expedicion de mercancías se comprobará con un recibo que los concesionarios estarán obligados á dar al remitente.

Este recibo manifestará la naturaleza y peso de los bultos, el precio total del trasporte y el tiempo en que este deba efectuarse.

Art. 34. Los concesionarios, por sí ó por otro encargado que obre bajo su responsabilidad, tendrán obligacion de conducir, á domicilio de los consignatarios, las mercancías que les sean confiadas, dentro de un perímetro y en el tiempo que el Gobierno determine.

Las tarifas que por esta conduccion á domicilio haya de establecer-

se, serán fijadas por el Gobierno á propuesta de los concesionarios, y se aplicarán á todos sin distincion.

Los remitentes y consignatarios quedan libres de hacer por sí, y á sus expensas, la conduccion de las mercancías, de la estacion de llegada á su domicilio.

Art. 35. Los carruajes y otros medios de trasporte que los concesionarios empleen en la conduccion de rieles, máquinas y materiales destinados á las obras de la línea, no estarán sujetos á ningun impuesto ni peaje durante el tiempo de la construccion, siempre que no trasporten más que efectos destinados á dicha construccion.

TITULO V.

Estipulaciones relativas á diversos servicios públicos.

Art. 36. El trasporte del correo se hará gratuitamente por los concesionarios.

Los ingenieros del Estado ó agentes encargados de la inspeccion y vigilancia de la vía férrea, los empleados del telégrafo que viajen para el servicio de la línea eléctrica, serán trasportados gratuitamente.

Los empleados del Gobierno en comision, los militares ó marinos que viajen en cuerpo ó aisladamente por causa del servicio, despachados con licencia ó de vuelta á sus hogares, cuando hayan cumplido su tiempo, solo pagarán, tanto ellos como sus equipajes, la mitad de la cuota fijada en la tarifa del presente pliego de condiciones.

Si el Gobierno tuviere necesidad de enviar tropas y material de guerra á alguno de los puntos de la vía férrea, los concesionarios estarán obligados á poner inmediatamente á su disposicion, por la mitad de las cuotas de la tarifa, todos sus medios de trasporte.

Los individuos provistos de un certificado de inmigrantes, gozarán ellos y sus equipajes de una rebaja del tercio de la cuota de la tarifa.

Art. 37. El Gobierno se reserva la facultad de hacer, á lo largo de la vía, todas las construcciones, y poner todos los aparatos necesarios para el establecimiento de una línea telegráfica.

A pedimento del Gobierno se reservará en las estaciones de las ciudades y en los lugares que se designen ulteriormente, el terreno necesario para el establecimiento de las casas destinadas á recibir las oficinas telegráficas y su material.

TITULO VI.

Cláusulas diversas.

Art. 38. En el caso en que el Gobierno autorizase ú ordenase la construccion de caminos ó ferrocarriles que atraviesen la línea, objeto de la presente concesion, los concesionarios no podrán oponerse á estos trabajos, con tal que se tomen todas las medidas necesarias para que no resulte ningun obstáculo para la construccion y el servicio de la vía férrea, ni pérdida para los concesionarios.

Art. 39. El Gobierno se reserva expresamente el derecho de autorizar, en la misma Direccion, cualquiera otra empresa de trasportes, usando de la vía ordinaria, y además el de hacer nuevas concesiones de ramales que se empalmen sobre la que hace el objeto del presente pliego de condiciones, ó se establezcan en la prolongacion de la misma línea.

Los concesionarios de estas nuevas líneas, podrán hacer circular sus vehículos sobre la línea de los concesionarios actuales, y recíprocamente, mediante el derecho del peaje que fije el Gobierno y los arreglos que hagan entre sí, y bajo la reserva de sujetarse á los reglamentos de policía vigentes. En caso de que los concesionarios no pudieren arreglarse sobre el uso de esta facultad, el Gobierno decidirá las dificultades que entre ellos se suscitaren.

Art. 40. Los concesionarios no podrán reclamar ninguna indemnizacion por perjuicios que el tráfico ordinario pueda causar á la vía férrea, ni con motivo del estado de la calzada y de la influencia que pudiera ejercer sobre el estado y conservacion de su vía, ni por la apertura de nuevas vías de comunicacion, ni tampoco por los trastornos é interrupciones en el servicio, que pudieran resultar de trabajos ejecutados en la

vía pública, ya sea por el Gobierno, ya sea por las Compañías ó particulares autorizados regularmente, ni en fin, por cualquier motivo que resultara del libre uso de la vía pública.

Art. 41. Los concesionarios quedarán sometidos á la contribucion predial, tanto por la superficie del terreno ocupado por la vía concedida y sus dependencias, como por los edificios y almacenes que dependan de la explotacion, y en general á todas las contribuciones existentes ó que puedan ser establecidas por la ley.

Art. 42. Se nombrarán uno ó más inspectores ó comisarios, encargados especialmente de vigilar las operaciones de los concesionarios, en todo aquello que esté fuera de las atribuciones de los ingenieros del Estado.

Art. 43. Los gastos de visita, vigilancia y recepcion de las obras, serán reportados por los concesionarios.

Art. 44. Los concesionarios quedan sometidos á las prescripciones de la ley sobre ferrocarriles, de 2 de Octubre, que no sean contrarias á este pliego de condiciones, á los reglamentos generales de policía y de vías de comunicacion, decretados y por decretar, y particularmente á los que se dictaren para arreglar la disposicion, distribucion, circulacion y colocacion de los wagones del nuevo servicio.

Art. 45. Como garantía de ejecucion de las obras de camino de fierro, conforme á las condiciones estipuladas en el presente pliego, los concesionarios darán una fianza de $ 15,000, á satisfaccion del Gobierno, la cual no les será devuelta sino despues de haberse terminado los trabajos.

En caso de que la concesion caducare antes de la recepcion definitiva de las obras, la fianza se hará efectiva y su producto pertenecerá al Estado.

Art. 46. Los concesionarios tendrán obligacion de entregar cada seis meses, en el Ministerio de Fomento, el estado de su situacion.

Art. 47. Las diferencias que se suscitaren entre el Gobierno y los concesionarios, sobre la interpretacion ó cumplimiento de las cláusulas del presente pliego de condiciones, serán sometidas al fallo de la Seccion de lo Contencioso-Administrativo del Consejo de Estado.

Art. 48. La Compañía que formen los concesionarios, quedará sujeta á todas las condiciones antes enumeradas.

Es copia. México, Enero 16 de 1866.—El Subsecretario interino de Fomento, *Francisco Jimenez.*

Decreto.—Febrero 3 de 1866.

Se establece una vía férrea en las calles de la ciudad de Puebla.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Considerando que las vías férreas en el interior de una ciudad proporcionan grandes ventajas á la poblacion;

Oido Nuestro Ministro de Fomento,

DECRETAMOS:

Art. 1º Se concede permiso, sin el carácter de privilegio exclusivo, á los Sres. Kimball, Keilh y Cª para establecer y explotar por espacio de cincuenta años, una vía férrea para traccion animal en las calles de la ciudad de Puebla, y para locomotora en los tramos comprendidos desde las garitas de dicha ciudad hasta los pueblos á que alcance la jurisdiccion de aquel municipio.

Art. 2º El trayecto que hayan de recorrer los carruajes dentro y fuera de la ciudad, y demas estudios respectivos, serán sometidos á la aprobacion del Ayuntamiento, previamente á la construccion de la vía, debiendo expresar al efecto los concesionarios con claridad, la direccion principal de la línea, marcando su anchura y fijando exactamente los puntos por donde haya de pasar.

Art. 3º Los concesionarios no pueden estáblecer vía alguna en la línea que corresponda á Compañía privilegiada con anterioridad, ni podrán construir dos vías férreas en una misma calle. La autorizada quedará colocada precisamente á igual distancia de las aceras.

Art. 4º Las obras que se ejecuten, nunca obstruirán ni entorpecerán en nada el libre y cómodo tránsito del público, debiendo usar al efecto de rieles convexos. Durante la ejecucion de los trabajos, los empresa-

rios tomarán las medidas y harán los gastos necesarios, para que el paso quede expedito en las calles y en los puntos de los caminos que el ferrocarril tenga que cruzar.

Art. 5º La Empresa hará siempre por su propia cuenta, sin cargo alguno al tesoro municipal, no solo las obras indispensables para el establecimiento y explotacion de la vía, sino tambien las necesarias y conducentes á mejorar, ó por lo menos á conservar el descenso actual de las aguas pluviales. Dichas obras presentarán regularidad y armonía en toda la longitud y latitud de las calles, cuyas aceras no sufrirán alteracion de ninguna clase en la altura, horizontalidad ú oblicuidad que por hoy tienen, en los casos en que esta alteracion origine, á juicio del Ayuntamiento, perjuicio grave al público ó á los edificios ó á sus propietarios.

Art. 6º La conservacion de la parte del empedrado comprendido entre los rieles y un metro más á cada lado de la vía, será exclusivamente de cuenta de la Empresa, la cual hará las reparaciones conducentes, así á esta conservacion como á la del declive que tienen al presente las calles de la ciudad, siempre que se lo prevenga el Ayuntamiento.

Art. 7º Los empresarios del ferrocarril, para ejecutar sus trabajos, se pondrán de acuerdo á fin de evitar reclamaciones con la Empresa de cañerías, la que podrá colocar y reponer sus tubos debajo del tramo ocupado por el ferrocarril, sin más requisito que el aviso de su maestro de obras, designando la hora en que se haya de practicar dicha operacion.

Art. 8º Cualquiera desgracia ó perjuicio que dimane de la construccion ó de la explotacion del ferrocarril, será precisamente indemnizado por los concesionarios, quienes quedan tambien obligados á conservar el material de la explotacion y la vía férrea en perfecto estado de servicio; pero la policía cuidará, en circunstancias ordinarias, de que el público no la entorpezca y obstruya.

Art. 9º Los empresarios quedan obligados á comenzar los trabajos de construccion dentro de diez meses, contados desde la fecha de esta concesion, y á tener concluidos por lo menos cuatro kilómetros en el término de diez y ocho meses contados desde la misma fecha.

Art. 10. Los peticionarios usarán de esta concesion por sí mismos, ó bien formando nueva Compañía, ó tambien trasladando sus derechos á otra persona ó personas, la cual ó las cuales quedarán directamente sujetas á las cláusulas de este contrato, y sin otros ni más derechos ellas y todos sus dependientes, sea cual fuere su nacionalidad, que los que tendria un mexicano, en todo lo concerniente á las obligaciones, servicios y gravámenes que en cualquiera manera puedan afectar su propiedad.

Art. 11. La simple falta de cumplimiento de alguna de las condiciones de este contrato, por parte de la Empresa, será suficiente para la caducidad completa del mismo contrato, sin que los empresarios tengan derecho á indemnizacion ó reclamo de ningun género.

Art. 12. El Ayuntamiento vigilará los trabajos de construccion como de seguridad de la vía, y podrá, siempre que quiera, mandar reconocer el camino, sus dependencias y el material. En caso de que notare algunos defectos, los hará presentes á los empresarios para su debida reforma; mas si estos se rehusaren á verificarla, dará cuenta con lo ocurrido á Nuestro Ministro de Fomento, para que este, previo el reconocimiento de un ingeniero, obligue á dichos empresarios á que practiquen las obras ó reformas que se estimen justas.

Art. 13. Inmediatamente despues de aceptado el compromiso, los empresarios acreditarán, á satisfaccion del Ayuntamiento, que cuentan con el capital necesario para ejecutar las obras conducentes al establecimiento y explotacion del ferrocarril urbano, en los términos de esta concesion.

Art. 14. Será obligacion de la Empresa trasportar sin extipendio alguno la correspondencia pública, los agentes de policía, los empleados del correo y los ingenieros del Estado en comision del servicio; quedando tambien sujeta á lo demas que previene el art. 9º de la ley de ferrocarriles generales de 2 de Octubre del año próximo pasado.

Art. 15. Las diferencias que puedan ofrecerse entre los empresarios y el Ayuntamiento, se decidirán por Nuestro Ministro de Fomento.

Dado en Cuernavaca, á 3 de Febrero de 1866.—*Maximiliano.*—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Luis Robles Pezuela.*

Febrero 13 de 1873.

El Sr. Zangróniz no tiene facultad para enajenar la concesion, supuesto que no es el propietario de ella.

Compañía del Ferrocarril mexicano.—Secretaría de la Direccion.—México.—C. Ministro: En virtud de lo que se dispone en la frac. II del art. 9º de la ley de 23 de Mayo de 1868, relativa á la concesion hecha á D. Ramon Zangróniz para la construccion y explotacion del camino de fierro de Veracruz á Puebla, pasando por Jalapa y Perote, es necesaria la autorizacion del Gobierno federal para que el concesionario pueda ceder ó traspasar sus derechos á algun individuo ó corporacion.

La Compañía limitada del ferrocarril mexicano, que comprende los grandes beneficios que resultarán al país de la prosecucion de los trabajos de la vía férrea de Jalapa activando su construccion en los términos establecidos por la ley, desea obtener del Gobierno de la República la autorizacion exigida por el artículo citado para adquirir de D. Ramon Zangróniz la concesion sancionada por los decretos de 23 de Mayo de 1868 y de 26 de Mayo de 1871.

El C. Presidente de la República ha de persuadirse desde luego de las ventajas positivas que vendrán á la nacion, de que esta Compañía tome á su cargo la concesion á que aludo, pues de esta manera crecerán las probabilidades de que esa nueva vía férrea sea terminada.

Suplico á vd. que se sirva dar cuenta de esta exposicion al C. Presidente, recabando de él la autorizacion exigida por la ley, para que tenga lugar por parte de esta Compañía la adquisicion legal de la concesion hecha á D. Ramon Zangróniz por los decretos ya citados, con la parte construida del ferrocarril expresado, el material rodante y demas pertenencias del mismo.

México, Febrero 8 de 1873.—*José I. Martinez.*—C. Ministro de Fomento.—Presente.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Dí cuenta al Presidente de la co-

municacion que con fecha 8 del que cursa dirigió vd. á esta Secretaría, solicitando la aprobacion del Gobierno á la cesion que D. Ramon Zangróniz hizo á esa Compañía, de la concesion que obtuvo conforme á las leyes de 23 de Mayo de 1868 y 26 de Mayo de 1871, para construir un camino de fierro de Veracruz á Puebla, pasando por Jalapa y Perote.

Segun los antecedentes relativos que existen en este Ministerio, el Sr. Zangróniz traspasó á una Compañía su concesion, sin obtener la previa aprobacion del Gobierno, requisito que exigia la ley, y por cuyo motivo se declaró aquella caduca. El Congreso revalidó la concesion con fecha 26 de Mayo de 1871, autorizando al Gobierno en el art. 1º de la ley para aprobar la cesion hecha por Zangróniz, aun cuando aquel acto se hubiera verificado con anterioridad á la misma ley. El Gobierno autorizó la cesion y aprobó los estatutos modificados, segun detalla la comunicacion relativa de 18 de Noviembre del mismo año, quedando en consecuencia D. Ramon Zangróniz, con el solo carácter de constructor, conforme á las bases convenidas con la Compañía que adquirió la concesion.

En tal virtud, el repetido Sr. Zangróniz no tiene ya facultad para enajenar la concesion, supuesto que no es el propietario de ella.

Lo digo á vd. por acuerdo del C. Presidente de la República, en respuesta á su citada comunicacion.

Independencia y libertad. México, Febrero 13 de 1873.—*Balcárcel.*—C. José I. Martinez, agente principal de la Empresa del ferrocarril mexicano.—Presente.

Son copias. México, Febrero 19 de 1873.—*F. Diaz C.*, oficial mayor.

Decreto.—Mayo 29 de 1873.

Construccion de un camino ferrocarril y telégrafo desde la ciudad de Puebla de Zaragoza hasta la de Izúcar de Matamoros.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

CAPÍTULO I.

Del permiso y plazo para el establecimiento de la vía.

«Art. 1º Se concede permiso á los CC. Joaquin Ruiz, Vicente Hidalga y D. J. Velasco, para construir y explotar por sí mismos ó por la Empresa ó Compañía á que trasfieran sus derechos, un ferrocarril y un telégrafo desde la ciudad de Puebla de Zaragoza hasta la de Izúcar de Matamoros, sujetándose á lo prevenido por el reglamento de 7 de Diciembre de 1867, y pudiendo alterar las dimensiones que en él se fijan para la construccion, mediante la aprobacion del Ejecutivo.

«Art. 2º Dentro de un año estarán concluidos por lo menos diez kilómetros de este ferrocarril y telégrafo, y otros treinta en cada uno de los siguientes.

«Art. 3º Las obras necesarias para el establecimiento del ferrocarril y de sus estaciones y almacenes, no podrán emprenderse sino previa la aprobacion de los planos por el Ministerio de Fomento.

«Art. 4º Los plazos á que esta ley se refiere, serán contados desde el dia de su expedicion.

CAPITULO II.

Auxilios ministrados por la nacion.

«Art. 5º Durante veinte años podrá la Empresa importar, libres de derechos, el alambre y aparatos telegráficos, carbon de piedra, carruajes, clavos, durmientes, locomotivas, plataformas, rieles y demas materiales que el Ministerio de Fomento declare necesarios para la construccion, reparacion y explotacion del ferrocarril y línea telegráfica.

Para el uso de este permiso se observarán las reglas y limitaciones que dicten los Ministerios de Fomento y de Hacienda.

«Art. 6º Los capitales empleados en la construccion de la vía, así como de sus dependencias naturales é indispensables, estarán exentos del pago de toda contribucion ó impuesto establecido, ó que en lo sucesivo se estableciere en la República, durante veinte años.

«Art. 7º La Empresa podrá ocupar gratuitamente los terrenos de propiedad general que fueren necesarios para el establecimiento de la vía y de sus dependencias, y los materiales de construccion que en ellos se encuentren.

«Art. 8º Tambien podrán ocupar los terrenos, edificios y materiales de construccion de propiedad particular, necesarios para el establecimiento de la vía, conforme á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública, teniéndose en cuenta para fijar la indemnizacion, lo que tales propiedades paguen por contribucion predial, y el perjuicio ó beneficio que deba traerles el establecimiento del ferrocarril.

«Art. 9º Como auxilio para el establecimiento de la vía férrea, se darán á la Empresa cinco mil pesos por cada kilómetro que construya. La suma que anualmente se pague por esta subvencion no excederá de doscientos mil pesos.

CAPÍTULO III.

Condiciones relativas al servicio público y al trasporte de mercancías y pasajeros.

«Art. 10. La Compañía podrá poner en explotacion los tramos que vaya construyendo, previo reconocimiento que hagan á sus expensas ingenieros nombrados por el Gobierno, el cual, oido el parecer de estos, autorizará ó no la explotacion del tramo. En caso de no autorizarla el Gobierno, publicará el informe del ingeniero que haya intervenido, y las causas de disentimiento.

«Art. 11. Las vías férreas que en lo de adelante se construyan podrán enlazarse con la que es objeto de la presente ley, y sobre esta vía podrán circular los trenes pertenecientes á otras Empresas, bajo con-

diciones equitativas y de reciprocidad, cobrándose por este uso de las vías y de sus dependencias, una cantidad que no exceda de 60 por 100 de lo que con arreglo á la tarifa respectiva debiera importar el flete de los efectos trasportados.

«Art. 12. La Empresa tendrá derecho de cobrar retribucion:

«I. Por el almacenaje de las mercancías que permanezcan más de veinticuatro horas en sus depósitos por voluntad de los consignatarios, estableciendo para el cobro cuotas moderadas.

«II. Por la conduccion de pasajeros.

«III. Por el trasporte de mercancías.

«IV. Por la trasmision de telégramas.

«Los fletes y pasajes serán precisamente proporcionales á las distancias, y no podrán exceder de los que expresan las tarifas siguientes:

A

Para el trasporte de pasajeros:

1ª clase	2 centavos por kilómetro.
2ª „	1½ „ „ „
3ª „	1 „ „ „

B

Para el flete de cada tonelada de mercancías:

1ª clase	10 centavos por kilómetro.
2ª „	8 „ „ „
3ª „	6 „ „ „

C

Para el tránsito de trenes pertenecientes á otras Empresas:

Sesenta por ciento del monto del flete, computado segun la tarifa correspondiente.

D

Para el trasporte de personas y cosas empleadas en el servicio de la Federacion:

Veinticinco por ciento de las cuotas que corresponden segun las tarifas comunes.

E

Para la trasmision de telégramas:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, direccion y firma, venticinco centavos.

Por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez primeras, se pagará cuando más un centavo.

«Art. 13. La correspondencia, impresos y empleados despachados por las administraciones de correos, serán conducidos gratuitamente y en departamento especial.

«Art. 14. La clasificacion de mercancías se hará cada dos años, con aprobacion del Ejecutivo.

CAPÍTULO IV.

Obligaciones impuestas á la Empresa.

«Art. 15. La Empresa ó Compañía será siempre mexicana, aun cuando se forme en el extranjero, y estará sujeta á la jurisdiccion de los tribunales de la República, en todo aquello cuya causa y accion tengan lugar dentro del territorio mexicano.

«La misma Empresa y todos los extranjeros y los sucesores de estos que tomaren parte en sus negocios, sea como accionistas, empleados, ó con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo cuanto á ella se refiera; nunca podrán alegar respecto de los títulos relacionados con la Empresa, derechos de extranjería, bajo cualquier pretexto que sea, y solo tendrán para hacerlos valer, los derechos y medios que las leyes de la República conceden á los mexicanos.

«Art. 16. Ni los concesionarios ni la Compañía que ellos formen podrán traspasar, enajenar ni hipotecar las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni sus propiedades anexas, á ningun gobierno extranjero, siendo nula la enajenacion ó hipoteca que se hiciere contra esa prevencion.

«Art. 17. Tampoco podrán, ni los concesionarios ni la Compañía, ad-

mitir en ningun caso como socio á un gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente nula cualquiera estipulacion que se hiciere en tal sentido.

«Art. 18. Se autoriza sin embargo á la Compañía para expedir y vender libremente acciones, bonos y obligaciones ó pagarés, y á hipotecar ó vender el ferrocarril, línea telegráfica y sus dependencias, con tal que la hipoteca ó venta se constituya á favor de individuos ó asociaciones particulares.

«Art. 19. La Empresa establecerá en la capital ó en la ciudad de Puebla de Zaragoza un apoderado, ámplia y suficientemente autorizado é instruido, para entenderse con el Gobierno federal y demas autoridades de la República, en todos los negocios que se refieran á las obligaciones que por esta ley se le imponen.

«Art. 20. Las obligaciones que contraen los concesionarios respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida directa y absolutamente el cumplimiento de tales obligaciones. La suspension durará solo por el tiempo que dure el impedimento, debiendo los concesionarios ó la Compañía presentar al Ejecutivo federal, dentro de tres meses despues de haber comenzado el impedimento, las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado. Solo por el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del término señalado, no podrá ya alegarse por la Compañía en ningun tiempo la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente debe la Compañía presentar al Ejecutivo federal las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo menos dentro de dos meses despues de haber cesado, haciendo la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados.

«Solamente se abonará á la Empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.

CAPÍTULO V.

Cláusulas diversas.

«Art. 21. Dentro de cuatro meses dará la Empresa una fianza, hipoteca ó depósito con arreglo á lo prevenido en el Código civil del Distrito federal, por cinco mil pesos, que ingresarán al tesoro público á título de multa, en caso de que no se haga la construccion del ferrocarril en los plazos fijados.

«Art. 22. Las concesiones hechas por esta ley caducarán y quedarán insubsistentes por cualquiera de estas causas:

«I. Por no entregar la fianza de hipoteca ó depósito dentro del plazo fijado.

«II. Por no ejecutar las obras dentro de los plazos fijados.

«III. Por contravenir á lo prevenido en los arts. 16 y 17.

«IV. Por suspender por más de cuatro meses la explotacion de la vía construida.

«Art. 23. En caso de caducidad perderá la Empresa las concesiones otorgadas, pero conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte del ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion.

«El Gobierno de la República, ó el individuo ó la Compañía á quien este conceda tal derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, hecho segun el avalúo que al efecto practicarán los peritos nombrados, uno por cada parte, los cuales antes de comenzar á actuar designarán un tercero para que decida en caso de discordia.

«Art. 24. Por lo menos una mitad de los ingenieros, empleados y operarios que se ocupen en la construccion y explotacion del ferrocarril y telégrafo y de sus ramales, serán mexicanos.

«Palacio del poder Legislativo de la Union, Mayo 29 de 1873.—*Manuel Romero Rubio*, diputado presidente.—*S. Nieto*, diputado secretario.—*José Peon y Contreras*, diputado secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 29 de Mayo de 1873.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Mayo 29 de 1873.—*Balcárcel.*

Decreto.--Enero 19 de 1874.

Se autoriza al Ejecutivo para adjudicar á cualquiera Empresa la concesion que en 29 de Mayo de 1873 se otorgó á los CC. Joaquin Ruiz, Vicente Hidalga y Dionisio J. de Velasco, para construir y explotar un ferrocarril de la ciudad de Puebla de Zaragoza á la de Izúcar de Matamoros, cuya concesion se declaró caduca en 30 de Setiembre del mismo año.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª— El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«Artículo único. Se autoriza al Ejecutivo para adjudicar á cualquiera Empresa la concesion que en 29 de Mayo de 1873 se otorgó á los ciudadanos Joaquin Ruiz, Vicente Hidalga y Dionisio J. de Velasco, para construir y explotar un ferrocarril de la ciudad de Puebla de Zaragoza á la de Izúcar de Matamoros, cuya concesion se declaró caduca en 30 de Setiembre del mismo año de 1873.

«Palacio del Congreso de la Union. México, Enero 19 de 1874.—*M. Romero Rubio*, diputado presidente.—*A. Riba y Echeverría*, diputado secretario.—*S. Nieto*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 19 de Enero de 1874.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*— Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Independencia y libertad. México, Enero 19 de 1874.—*Balcárcel.*—Ciudadano. . . . .

Enero 26 de 1874.

Se traspasa al C. Ignacio Romero Vargas la concesion para construir la vía férrea de la ciudad de Puebla á la de Izúcar de Matamoros.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Como resultado del ocurso de vd. de 14 del actual, en el que pide al Gobierno otorgue en favor de vd. la concesion para construir la vía férrea de esa ciudad á Izúcar de Matamoros, tengo el honor de manifestar á vd., por acuerdo del C. Presidente, que haciendo uso de la autorizacion que le concede el decreto relativo de 19 del corriente mes, ha tenido á bien acordar que se traspase á vd. la concesion referida con todas las obligaciones contenidas en la ley primitiva.

En consecuencia, procederá vd. á otorgar la fianza dentro del plazo señalado y que debe contarse desde esta fecha.

Independencia y libertad. México, Enero 26 de 1874.—*Balcárcel.*—C. Ignacio Romero Vargas.—Puebla.

Es copia. México, Enero 27 de 1874.—*F. Diaz C.*, oficial mayor.

PUENTES.

Decreto.—Octubre 9 de 1872.

Se destinará la suma de 15,000 pesos para la construccion de un puente sobre el Rio Grande, del distrito de Nieves, en el camino de Zacatecas á Durango y Chihuahua.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente interino de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente interino constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se destinará la suma de quince mil pesos para la construccion de un puente sobre el Rio Grande, del distrito de Nieves, en el camino de Zacatecas á Durango y Chihuahua. El gasto se hará con cargo á la partida destinada en el presupuesto á la reparacion de caminos no especificados.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Octubre 9 de 1872.—*Isidro Montiel y Duarte*, diputado presidente.—*Vidal de Castañeda y Nájera*, diputado secretario.—*F. Michel*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 9 de Octubre de 1872.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Octubre 9 de 1872.—*Balcárcel.*—Ciudadano. . . . .

REPOSICION DE PUENTES.—Véase la disposicion de 21 de Octubre de 1863, en la palabra CAMINOS.

REPOSICION DE PUENTES.—Véase la disposicion de 10 de Abril de 1865, en la palabra CAMINOS.

PUENTES.—Agosto 19 de 1865, en la palabra CAMINOS.

PUENTE.—Véase la disposicion de 27 de Noviembre de 1865, en la palabra CAMINOS.

PUENTE que atraviesa el rio Lerma. Véase la disposicion de 5 de Abril de 1865, en la palabra RIOS.

PUERTO PINTO.—Véase la palabra MÉXICO Á PUERTO PINTO.

QUERÉTARO á TAMPICO.

Decreto.—Mayo 25 de 1868.

Se abrirá un camino carretero que, partiendo de la ciudad de Querétaro, termine en Tantojon ó en cualquiera otro punto conveniente para la navegacion hasta el puerto de Tampico.

El C. Presidente de la República me ha dirigido el decreto siguiente:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso general ha decretado lo que sigue:

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º Se abrirá un camino carretero que, partiendo de la ciudad de Querétaro, termine en Tantojon, ó en cualquier otro punto conveniente para la navegacion hasta el puerto de Tampico.

«Art. 2º Una comision de ingenieros, que se nombrará desde luego, procederá á reconocer el terreno y formar el presupuesto. Previa la aprobacion de sus trabajos por el Ministerio respectivo, se comenzará la apertura del camino, quedando autorizado el Ejecutivo para hacerlo por sí ó por contrata al mejor postor.

«Art. 3º El Ejecutivo destinará por lo menos á la construccion de este camino la suma de seis mil pesos mensuales.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Mayo 23 de 1868.—*Francisco Zarco*, diputado presidente.—*Guillermo Valle*, diputado secretario.—*J. D. Covarrúbias*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique y circule para su cumplimiento. Palacio del Gobierno general en México, Mayo 25 de 1868.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Mayo 25 de 1868.—*Balcárcel.*

CAMINO carretero entre Rio Verde en el Estado de San Luis

Potosí, y Jalpan del Estado de Querétaro. Véase la disposicion de 24 de Noviembre de 1874, en la palabra RIOS.

QUINCE por CIENTO de FERROCARRIL.

Circular.—Enero 11 de 1872.

Se previene que ofreciéndose el caso de que un causante del derecho de 15 por 100 de ferrocarril tenga que enterar una cuota menor de cien pesos, cuyo pago deba verificarse en acciones del ferrocarril de Veracruz, se haga el entero en dinero efectivo.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público. —Seccion 3ª—Circular.—El Presidente de la República ha tenido á bien acordar que ofreciéndose el caso de que un causante del derecho del 15 por 100 de ferrocarril tenga que enterar una cuota menor de cien pesos, cuyo pago debe verificarse en acciones del ferrocarril de Veracruz, con arreglo al art. 40 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, y al art. 2º de la de 1º de Diciembre del mismo año, se haga el entero en dinero efectivo, por no haber acciones de menos de cien pesos, de conformidad con lo prevenido en la circular de esta Secretaría, de 15 de Marzo de 1871; en el concepto de que las cantidades que cada causante entere en dinero, en virtud de esta prevencion, se cambiarán por acciones al fin de cada mes, en los términos prevenidos en dicha circular, de la que se acompaña copia, haciéndose el cambio por dichos causantes, ó por los agentes de la Compañía, de acuerdo con aquellos.

México, Enero 11 de 1872.—*Romero.*—C. . . .

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público. —Seccion 3ª—Circular.—Hoy digo al ciudadano tesorero general de la nacion lo que sigue:

«Se ha recibido en esta Secretaría la comunicacion de vd. núm. 220, fechada ayer, en la que informa que despues de vencidos diferentes plazos concedidos por la Secretaría de Fomento á la Empresa del ferrocarril de Veracruz para hacer el cambio de los certificados provisionales

que en virtud del art. 4º del decreto de 1º de Diciembre de 1867 ha expedido en sustitucion de las acciones emitidas en Lóndres, en las que con arreglo al art. 40 de la ley de concesion de 27 de Noviembre de 1867, debe pagarse el 15 por 100 sobre los derechos de importacion en las aduanas marítimas, el agente de la Compañía no ha exhibido todavía en esa oficina las acciones que la nacion ha tomado, comprándolas en dinero efectivo, y que actualmente se encuentran representadas por certificados provisionales.

«Las prevenciones del art. 40 de la ley de 27 de Noviembre de 1867 y de los artículos 2º y 3º del decreto de 1º de Diciembre del mismo año, son claras é indisputables; y en virtud de ellas, ha debido la Empresa del ferrocarril tener de venta en esta ciudad y en los puertos las acciones necesarias para satisfacer la demanda, y las oficinas respectivas no han debido recibir el 15 por 100 de ferrocarril más que en las mismas acciones. La prevencion contenida en el art. 4º del decreto de 1º de Diciembre de 1867, tenia por objeto facilitar el cumplimiento inmediato de la concesion hecha á la Compañía del ferrocarril de Veracruz, dándole la subvencion acordada desde luego y sin esperar el trascurso de tres ó cuatro meses, que seria necesario para que las acciones emitidas en Lóndres viniesen de aquella ciudad y se enviasen á los puertos; pero nunca pudo tener por objeto derogar el art. 40 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, ni ponerse en contradiccion con las prevenciones terminantes de los artículos 2º y 3º del mismo decreto, autorizando que se recibiesen para siempre certificados provisionales, en lugar de las acciones del ferrocarril emitidas en Lóndres.

«Como desde la fecha de aquel decreto han trascurrido ya más de tres años, plazo suficiente para haber pedido y recibido las referidas acciones, el Presidente, que desea cumplir con toda puntualidad las prevenciones de las leyes, ha dispuesto que comunique vd. á las aduanas marítimas y fronterizas, que desde el 1º de Mayo próximo en adelante cumplan estrictamente con las prevenciones contenidas en el art. 40 de la ley de 27 de Noviembre de 1867, y en los artículos 2º y 3º del decreto de 1º de Diciembre del mismo año, recibiendo en pago del dere-

cho adicional de 15 por 100 de ferrocarril, precisamente acciones emitidas en Lóndres del ferrocarril de México á Veracruz, y no otro documento, de cualquier género que este sea.

«En caso de que de 1º de Mayo próximo en adelante no hubiese esas acciones en alguno ó algunos de los puertos, los administradores respectivos cobrarán en dinero el 15 por 100 del ferrocarril, y depositarán su importe en lugar seguro y bajo su responsabilidad, á la órden de esta Secretaría, para comprar con esos fondos las acciones respectivas cuando estas se presentaren.

«Por lo que hace á los certificados provisionales que la Compañía ha expedido en lugar de las acciones del ferrocarril, y que existen actualmente depositados en la Tesorería, manifestará vd. al agente de la Compañía, que si para el 1º de Mayo próximo no los hubiese cambiado por acciones del mismo ferrocarril, se procederá á lo que corresponda para asegurar al Erario de los derechos que tiene adquiridos á dichas acciones, á cuyo efecto cuidará vd. de avisar si la Compañía cumple para aquella fecha con esta obligacion que le han impuesto las mismas leyes de que emana su concesion y que el Ejecutivo no puede dispensar.»

Lo trascribo á vd. para su cumplimiento.

Independencia y libertad. México, Marzo 15 de 1871.—*Romero.*—C. administrador de la aduana. . . . .

Orden.—Abril 17 de 1869.

Acuerdo para que se haga efectivo el cobro del 15 por 100 del ferrocarril al comercio de Colima.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 1ª—El juzgado de Distrito de Jalisco se ha dirigido á esta Secretaría con objeto de saber las razones que el Gobierno haya podido tener presentes, al dictar la resolucion de 27 de Setiembre de 1867 y sus relativas, para que se hiciera efectivo el cobro del 15 por 100 del ferrocarril al comercio de Colima, para en su vista decidir sobre el juicio de amparo promovido por el C. Lic. Emeterio Robles Gil, á nombre de

algunas casas del mismo comercio; é impuesto del negocio el C. Presidente, despues de haberse examinado detenidamente en junta de ministros, se ha servido acordar se diga á vd. lo siguiente:

En primer lugar vd. ha debido dar el informe desde luego, por varias consideraciones, á saber: que bien visto el cobro de que se trata y examinado el negocio á la luz de la razon y los principios, la conducta de vd. observada en el asunto nacia real y positivamente de leyes vigentes en el país, de las que no era vd. más que el ejecutor; y como el recurso intentado por el comercio de Colima no se dirige ni ha podido dirigirse contra la fuerza obligatoria de esas leyes, resulta lo que antes se ha dicho, como una verdad indisputable. Además, la ley que estableció los juicios de amparo quiso claramente que se oyese á la autoridad ó funcionario de quien inmediata y directamente tuviese orígen el acto reclamado.

Ha querido al mismo tiempo el C. Presidente, que al decir á vd. lo anterior, se le manifiesten las razones y fundamentos legales que, sobre corroborar lo que se lleva expuesto, justifican con evidencia la legalidad con que esa aduana marítima procedió al hacer efectivo el cobro del 15 por 100 de ferrocarril, materia del juicio iniciado por el C. Robles Gil.

Efectivamente, no hay más que leer con cuidado la resolucion de 7 de Setiembre citada, para convencerse de que no puede en manera alguna importar una declaracion nueva, ni fuera ni contra la ley que mandó suspender el pago del derecho de amortizacion de la deuda pública, sustituido con el de ferrocarril de que se trata; pues para que así fuera, habria necesidad de convenir en un error legal, cual es el suponer que á la fecha en que esa resolucion se dictó habia espirado el término de cinco años establecido en la ley citada.

Si bien es cierto que en los casos en que la ley señala plazo para que comience ó concluya su fuerza obligatoria, hasta el trascurso del término para que la ley comience ó acabe, tambien lo es que se requiere indispensablemente que ese término sea hábil, tanto para el perjuicio como para el provecho; pues de otro modo se dice, y es verdad, que no

corre. Y siendo esto así, no se concibe ciertamente qué razon atendible pueda alegarse para sostener que el término de los cinco años de que se trata, pudo y debió correr en perjuicio del Gobierno legítimo de la República, durante la época del llamado Imperio.

En este supuesto de incontrovertible verdad, la consulta de vd. y la resolucion sobre el cobro de los derechos en cuestion, se reducen á un simple hecho que en manera alguna importa duda ni aclaracion de ley, ni mucho menos puede decirse que la segunda tenga el carácter de una disposicion especial, que esté fuera de las facultades comunes y ordinarias de la administracion.

Y es tan claro este punto, que el Gobierno al resolver, como lo hizo, no tuvo, ni hay palabra que lo indique, duda alguna sobre la vigencia de la ley que estableció el referido 15 por 100; y muy lejos estuvo de querer decir que la resolucion que se reservó dictar, fuese con el objeto de darle un carácter obligatorio en el sentido de aclarar, ampliar ó restringir la ley. Lo único que quiso, y se desprende sin violencia de los conceptos contenidos en la comunicacion dirigida á vd. en el repetido mes de Setiembre, lo mismo que los acuerdos dictados con motivo de las solicitudes del comercio de Colima, fué expedir más tarde, como en efecto lo hizo, la ley que conviniera, segun demandasen los intereses del país.

Si pues el Gobierno ni alteró, ni modificó la ley, ni quiso, ni pretendió dictar disposicion alguna que tuviese el carácter de tal, ya fuera general, ya particular, no es extraño que al dirigirse á esa aduana marítima sobre el asunto de que se trata, lo hiciese en la forma que empleó; ni de ahí puede inferirse que vulneró derecho alguno, ni menos todavía que haya quebrantado las prescripciones del Código fundamental.

Pero hay más todavía, por si lo dicho hasta aquí no fuese, como es, bastante para justificar el buen derecho con que esa aduana procedió al hacer el cobro; y notable es por cierto que el ciudadano promotor fiscal no haya tenido presente al invocar los artículos de la Carta federal, la grave consideracion que va á exponerse.

Con solo comparar la fecha de la resolucion á que se alude, con la en que se restableció en la República el régimen constitucional, se viene

en conocimiento, sin grande esfuerzo, de que no puede apelarse al recurso de amparo sin olvidar principios bien conocidos y fuera de discusion.

En efecto, las garantías constitucionales á que se hace referencia, nacieron con la ley que las sancionó, de tal modo, que sin estar ella en vigor, no podrian existir ni tener fuerza obligatoria; y ya se ve que en Setiembre de 1867 no estaba aún restablecido el régimen constitucional en la República, ni mucho menos en el mes de Febrero del mismo año, en que el general Corona se dirigió al Gobierno con motivo de esta cuestion.

En comprobacion de todo lo expuesto, hay un hecho tan conocido como constante, y es que en todas las aduanas marítimas del país se ha hecho con regularidad el cobro del tantas veces citado 15 por 100, sin que se haya presentado la cuestion que el comercio de Colima pretende sostener, porque ninguno ha creido sin duda que se hace sin derecho, ni menos con violacion de las garantías constitucionales.

Sobran aún razones de igual peso que las anteriores, para convencerse de la ninguna justicia con que se ha promovido, por el comercio de Colima, el juicio de amparo que motiva esta comunicacion, las cuales se omiten solo en obsequio de la brevedad; recomendando á vd., para concluir, que tenga presente todo lo dicho al emitir el informe de que se trata.

Lo digo á vd., etc.

QUINCE POR CIENTO DE FERROCARRIL.—Véase la circular de 15 de Diciembre de 1868 en la palabra MÉXICO Á VERACRUZ.

RECIBOS.

Circular.—Noviembre de 1868.

Los recibos que excedan de diez pesos, se extenderán en el papel sellado respectivo.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 5ª—Circular núm. 94.—Para el mejor cumplimiento del encargo que se le ha conferido como pagador de la Direccion del camino de... acompaño á vd. un ejemplar del Reglamento expedido por el Ministerio de Fomento, en 1º de Octubre último, y al que debe sujetarse para todos sus procedimientos, cuidando escrupulosamente de no verificar pagos que no estuvieren comprendidos en dicho Reglamento, hasta que se le comunique la órden respectiva por conducto de esta oficina. Asimismo, para el mejor arreglo de sus cuentas, le adjunto los esqueletos que deben servirle de modelo para la formacion de aquellas, así como la planta de esa Direccion para su inteligencia.

Además, esta Tesorería previene á vd. que para que no se entorpezca el servicio público, remita á esta oficina en los primeros dias de cada mes, la cuenta del anterior, documentada y comprobada segun corresponde, cuidando de que los recibos que excedan de diez pesos se extiendan en el papel sellado respectivo.

De ser en su poder esta circular y documentos que se le remiten, me dará aviso oportunamente.

Independencia y libertad. México, Noviembre de 1868.—*M. P. Izaguirre.*

Circular.—Marzo 4 de 1869.

Los recibos se extenderán en medios pliegos de papel comun ó sellado, y de ninguna manera en tiras ó pedazos de menor tamaño.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 5ª—Circular núm. 116.—Los recibos y demas documentos de cargo y data que se entregan á las oficinas nacionales para acreditar las cantidades que reciben ó satis-

facen, tienen por precision que servir de comprobantes á la cuenta general que en fin de cada año económico debe presentar esta Tesorería á la Contaduría mayor, y por consiguiente se cosen ó encuadernan á las respectivas pólizas para que formen un todo completo y se evite su extravío. Esta operacion se hace sumamente difícil cuando dichos documentos vienen extendidos en papel de distintos tamaños, siendo algunos tan diminutos que no permiten que las puntadas los aseguren por todas sus extremidades, lo que da lugar á que se salten y á que con facilidad se extravien.

Para evitar este inconveniente no queda otro arbitrio sino recomendar á todas las oficinas que cuiden de que los comprobantes de que se trata sean extendidos en medios pliegos de papel comun ó sellado, y de ninguna manera en tiras ó pedazos de menor tamaño.

Lo que digo á vd. para que tenga su puntual cumplimiento en la oficina que es á su cargo, esperando que del recibo de esta circular me dé el aviso oportuno.

Independencia y libertad. México, Marzo 4 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano. . . .

Circular.—Marzo 13 de 1869.

No deben pagarse por los directores y pagadores de caminos, recibos de cantidades que se adeudaban.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 5ª—Circular núm. 121.—Ha llegado á noticia de esta Tesorería que algunos pagadores de caminos satisfacen de preferencia los materiales y otros objetos que contratan los directores, desatendiendo el pago de los miserables jornales que vencen los peones que trabajan en los mismos caminos. Como esta práctica es á todas luces injusta, porque los priva de la indemnizacion á que tienen derecho y que les es absolutamente indispensable para sus alimentos, se hace necesario prevenir á los pagadores que por ningun motivo dejen de satisfacer puntualmente dichos jornales, y que en el caso de que lo que ministra esta Tesorería no alcance para cubrir todos los

gastos, despues de pagados aquellos, se proratee el resto entre los demas acreedores.

Tambien ha sabido la misma Tesorería que despues de haber entregado los directores á los pagadores las existencias que tenian, previa la formacion del corte de caja, se les presentan recibos de cantidades que se adeudaban en los caminos y que no se hicieron constar al tiempo de la entrega. Como la satisfaccion de esas deudas disminuye forzosamente el fondo destinado para los trabajos corrientes, y es además indispensable justificar su procedencia, he creido de mi deber prevenir por medio de esta circular á todos los pagadores, que las cantidades que perciban las empleen precisamente en satisfacer los trabajos y obras ejecutadas desde que tomaron posesion de sus destinos, y de ninguna manera en pago de deudas atrasadas, pues cuando algun director las tuviere deberá manifestarlo á esta oficina para que recabe del Ministerio respectivo la resolucion conveniente.

Del recibo de esta circular espero me dé vd. el aviso oportuno.

Independencia y libertad. México, Marzo 13 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*

Circular.—Marzo 15 de 1869.

Que los recibos expresen de una manera clara y precisa el mes á que corresponden.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 123.—Para la debida y exacta comprobacion de la cuenta general de esa Gefatura, es indispensable que para lo sucesivo cuide vd., bajo su más estrecha responsabilidad, de que los justificantes ó recibos que otorguen á favor de esa oficina por las cantidades que entregue con cualquiera denominacion que sea, expresen de una manera clara y precisa, el mes á que corresponden.

Dígolo á vd. para su puntual cumplimiento, esperando me acusará el recibo de esta circular.

Independencia y libertad. México, Marzo 15 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*

Circular.—Junio 3 de 1871.

Los recibos que pasan de diez pesos se extenderán en el papel sellado respectivo.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 4ª—Circular núm. 266.—Al practicar esta Tesorería general la glosa de las cuentas de las aduanas marítimas y fronterizas, ha notado que algunos de los recibos que comprueban sus gastos de administracion y que pasan de diez pesos, no están extendidos en el papel sellado respectivo.

Para evitar que en lo sucesivo se siga una corruptela que perjudica los intereses del Erario, esta oficina cree oportuno recordar á vd. el exacto cumplimiento del art. 2º de la ley de 3 de Diciembre de 1867.

Independencia y libertad. México, Junio 3 de 1871.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano. . . .

REGLAMENTOS.

Circular.—Agosto 12 de 1868.

Se previene la manera de distribuir las cantidades que se inviertan en la conservacion de los caminos conforme á la Ordenanza de ingenieros, sin tener que sujetarse al reglamento expedido por el Ministerio de Fomento.

Hoy digo á los ingenieros directores de caminos lo que copio:

«Con fecha 30 de Julio anterior se sirve decirme el ciudadano oficial mayor encargado del Ministerio de Hacienda lo que sigue:

«Impuesto de la consulta que me dirige vd. con fecha de ayer sobre derogacion del reglamento expedido por el Ministerio de Fomento en 13 de Febrero de 1861, en todo lo que se oponga á la Ordenanza del Cuerpo de Ingenieros, el C. Presidente ha tenido á bien resolver que organice vd. la manera de distribuir las cantidades que se invierten en la conservacion de los caminos, conforme á la Ordenanza de ingenieros, sin tener que sujetarse al reglamento expedido por el Ministerio de Fomento, pues el Gobierno desea que se adopten las medidas más

conducentes para el mejor arreglo y distribucion de los caudales del Erario.»

Y lo traslado á vd. para su conocimiento, en concepto de que los artículos que deben observarse por los directores encargados de caminos, segun previene la Ordenanza del Cuerpo de Ingenieros, son los siguientes:

Tomo I, página 157, título IV, que trata de las obras por administracion, dice:

«Art. 3º En consecuencia nombrará el intendente un comisario ordenador ó de guerra que se encargue de aprontar los operarios y materiales necesarios, con arreglo á la relacion formada por el ingeniero comandante, en que especificará el número de cada clase de los primeros, y la cantidad y calidad de cada especie de los segundos, con los parajes que sean más á próposito para sacarlos, y depositar los acopios que se hagan.

«Art. 4º El intendente nombrará tambien á su entera satisfaccion un guarda-almacen, y los maestros y sobrestantes que sean necesarios, segun la naturaleza y extension de la obra, para atender al recibo de los materiales, pasar lista á los trabajadores, recoger las herramientas al dar de mano, y demas encargos, etc.

«Art. 5º El comisario pasará al ingeniero comandante de la plaza una relacion individual de los empleados nombrados por su ramo, con expresion de los salarios ó jornales que hayan de gozar, para que tenga el debido conocimiento.

«Art. 9º El comisario, en consecuencia de las órdenes que reciba del intendente, ajustará, con el preciso conocimiento y acuerdo de la Junta, los materiales, útiles y demas efectos que por relacion hubiese pedido el ingeniero comandante; y dará conocimiento al del detalle, á fin de que interviniendo este en la compra, pueda anotar los valores y cantidad que se reciba de cada especie.

«Art. 10. Será precisa obligacion del comisario, presenciar con frecuencia la entrega de los materiales y demas efectos que haya ajustado, celando por sí y por los dependientes que destine para recibirlos.

que sean todos de las calidades, pesos y medidas contratados; y comprobado con la aprobacion del ingeniero del detalle, que nombrará tambien por su parte los maestros y sobrestantes que sean precisos para intervenir en la entrega expresada, hará el comisario el correspondiente pase al guarda-almacen, de quien tomará recibo, dándole firmada una relacion que contenga los mismos géneros de que le ha hecho cargo; y entregando otra en los propios términos al ingeniero del detalle, para que en todo tiempo le conste cuanto tenga á su cargo el guarda-almacen, y lo pueda pedir, con conocimiento de su calidad y estado, cuando lo necesite para la obra.

«Art. 13. Si los efectos pedidos no existen en el almacen, con el aviso del ingeniero del detalle, los comprará el comisario, observando puntualmente lo prevenido en el art. 9º

«Art. 14. Todos los efectos manejables ó herramientas que salgan del almacen para la obra, ínterin duren en ella, estarán á cargo de uno de los sobrestantes que tenga el comisario, el que llevará un cuaderno en que anote á los individuos á quienes se distribuyen, recogiéndolos al dar de mano al trabajo, y entregándolos á quien determine el maestro mayor, que señalará sitio donde ponerlos de noche y en las horas de descanso, para que queden seguros.

«Art. 15. No se empleará material alguno en la obra sin que antes lo apruebe el ingeniero encargado de ella, y en su defecto el maestro mayor, los que serán responsables de su calidad cuando los examine el ingeniero del detalle ó comandante.

«Art. 19. Para que se observe el debido método y claridad en el pago de las brigadas de maestros, operarios, peones, carros, acémilas, materiales, herramientas, útiles y demas gastos que se causen en las obras por administracion, formará el comisario á fin de cada semana ó quincena, segun fuere la costumbre del país, las correspondientes relaciones, conforme los formularios núms. 10 y 11, que acrediten á los interesados su haber ó el de sus carros, acémilas ó efectos, expresando el número de jornales que á cada uno corresponda, y el importe segun su clase ó el número, peso, medida y calidad de los efectos que hubiesen entre-

gado: de estas relaciones la primera la firmará el comisario al pié del importe total de la semana ó quincena, cuyo documento, despues de firmado por él, lo pasará al ingeniero del detalle, quien hallándolo conforme con el cotejo que de él haga con sus relaciones y noticias, lo certificará, remitiéndolo despues al ingeniero comandante para que ponga su visto bueno, poniendo á continuacion de estos requisitos el intendente ó Ministro de Real Hacienda la órden para el pago, sin cuyas formalidades no se satisfará gasto alguno por la Tesorería, debiendo usarse las mismas para el pago de las herramientas y efectos, como se ve en el formulario núm. 11; y á fin de que los jornales y materiales que corresponden al núm. 10 se distribuyan segun se hubiesen devengado, nombrará el comisario uno de sus sobrestantes, en quien tenga confianza, para que perciba el importe de la relacion; y por otra que le dará firmada al pié del total correspondiente á cada brigada, satisfará á cada uno lo que le pertenezca por sí ó por sus carruajes y acémilas; debiendo asistir á este acto los sobrestantes del ingeniero, para zanjar las dudas que puedan ofrecerse, y celar se haga puntual y legalmente el pago.

«Art. 20. No se permitirá que por pretexto de agencias, quiebra de moneda ú otros semejantes perciban los sobrestantes interes alguno de los trabajadores, sino que puntualmente entreguen á cada uno en mano propia la cantidad que se le abone en las listas; y siempre que se justifique cosa en contrario á esta prohibicion, se notificará al que hubiese delinquido, disponiendo que de su sueldo y bienes reintegre lo que injustamente haya retenido, y se le despedirá.

«Art. 21. Para formar las relaciones de pago que expresa el art. 19, llevará el comisario exacta cuenta de todos los jornales que se devenguen, y demas gastos que se ocasionen en las obras; y á este fin visitará diariamente y con frecuencia los trabajos, haciendo que sus sobrestantes pasen lista á su presencia á los operarios, carros y acémilas, con asistencia de los sobrestantes interventores dependientes del ingeniero, á fin de que cotejando las listas que le habrán entregado sus sobrestantes con las que pedirá á los interventores, se evite toda equivocacion ó duda cuando llegue el caso de formar las expresadas relaciones de pago; y lo

mismo practicará con los estados ó relaciones de los materiales y útiles que se hayan recibido.»

Tomo I, página 191, título V, que trata de las resoluciones anexas al órden y direccion de las obras:

«Art. 1º No será permitido por pretexto alguno á los ingenieros que condesciendan á encargarse de los caudales que se hayan de distribuir en las obras, aunque se les arguya con motivo de economía y ahorro de mi Real Hacienda.»

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes, acompañándole los modelos á que debe sujetarse.

Independencia y libertad. México, Agosto 12 de 1868.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano. . . .

REGLAMENTO para la construccion de caminos. Véase el decreto de 24 de Setiembre de 1842, en la palabra CAMINOS.

REGLAMENTOS provisionales para la administracion general de caminos y peajes. Véase dichos reglamentos en 22 de Abril y 11 de Mayo de 1857, en la palabra CAMINOS.

REGLAMENTO DE FERROCARRILES para los ingenieros directores y para los pagadores de la República Mexicana. Véase el 1º de Octubre de 1868, en la palabra DIRECTORES.

REGLAMENTO sobre la observancia del art. 39 del reglamento de pagadores. Véase la circular núm. 135 del 19 de Junio de 1869 en la palabra CUENTAS.

REGLAMENTO para el ferrocarril de Tacubaya. Véase el de 1º de Julio de 1858, en las palabras MÉXICO Á TACUBAYA.

REGLAMENTO de directores de caminos. Véase DIRECTORES.

REGLAMENTO. Véase la disposicion de 2 de Noviembre de 1866, en la palabra CAMINOS.

REGLAMENTOS. Véase la disposicion de 22 de Noviembre de 1866, en la palabra CAMINOS.

REOS.

Decreto.—Enero 28 de 1842.

Se establecen dos presidios en el camino de México á Veracruz.

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, etc., sabed:*

«Que en uso de la facultad que me concede la sétima de las bases adoptadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos; deseando vivamente promover de cuantos modos sea posible la felicidad pública en todos los ramos de la administracion, y considerando la grande utilidad que debe resultar al comercio y á la nacion en general, de que el camino de esta capital á la ciudad de Veracruz se encuentre en el mejor estado por la frecuencia con que es transitado, he venido en decretar:

«Art. 1º En el camino que conduce de esta capital á Veracruz se establecen dos presidios, uno en aquel Departamento y otro en el de Puebla, los cuales se situarán en los parajes que designen los directores de las obras, con la aprobacion del Supremo Gobierno, quedando dichos directores facultados para trasladar, á los puntos que sea necesario, la cuadrilla de presidiarios que exige la compostura del camino.

«Art. 2º Los presidiarios serán mantenidos, así como sus proveedores, sobrestantes y demas empleados de los presidios, con los peajes destinados á obras de caminos por las leyes vigentes, fijando el Supremo Gobierno, de acuerdo con las respectivas Juntas de peajes, el máximum de hombres que deberá contener cada presidio, y costeándose del mismo fondo el vestido que estos puedan necesitar, así como la construccion de barracones ó edificios necesarios para habitaciones de las escoltas y presidiarios.

«Art. 3º Los directores de obras de los caminos lo serán á un mismo tiempo de los presidios, y á sus órdenes estarán estos y sus empleados, que serán nombrados por ellos. Las escoltas que darán los comandan-

tes generales, socorridas por la hacienda pública, no podrán retirarse sino mandando el relevo correspondiente. El nombramiento de estos directores, donde actualmente no los hubiere, se hará por el Supremo Gobierno á propuesta de las juntas.

«Art. 4º Desde la publicacion de este decreto, los jueces y tribunales en sus respectivos casos, sentenciarán á los reos que conforme á las leyes merezcan la pena de presidio, á los de los caminos de Puebla á Veracruz, sin perjuicio de que destinen á ese puerto ó á Ulúa á los que crean de justicia, segun la entidad de sus delitos.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Decreto.—Febrero 10 de 1842.

Establecimiento en Tamaulipas de dos presidios para la compostura de caminos.

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA*, *etc.*, *sabed:*

«Que en uso de las facultades que me concede la sétima de las bases acordadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos, he tenido á bien decretar lo que sigue:

«Art. 1º Se establecen en el Departamento de Tamaulipas dos presidios en los puntos transitables de la *Sierra Madre* y en los Gallitos, para la compostura de estos caminos.

«Art. 2º El gobernador del mismo Departamento propondrá los arbitrios que le parezcan necesarios para el sosten de dichos presidios.

«Art. 3º Desde la publicacion de este decreto, los jueces y tribunales del Departamento de Tamaulipas y demas limítrofes, en sus respectivos casos, sentenciarán á los reos que, conforme á las leyes, merezcan la pena de presidio, á los que expresa el art. 1º de este decreto, sin perjuicio de que destinen al puerto de Veracruz ó al castillo de Ulúa, á los que crean en justicia segun la entidad de sus delitos.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

REOS que deben destinarse á la composicion de caminos. Véase el decreto de 12 de Enero de 1838, en la palabra CAMINOS.

PRESIDIO EN PEROTE. Véase PEROTE.

ESTABLECIMIENTO de otro presidio en el camino de Toluca á Guadalajara. Véase TOLUCA.

RIOS.

Decreto.--Julio 15 de 1854.

Se concede á D. Alejandro José Atocha privilegio para construir un camino de hierro desde uno de los dos puntos, Paso ó Presidio del Norte, en el Rio Bravo, línea divisoria fronteriza en esta República con la de los Estados-Unidos, hasta el puerto de Guaymas.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª—S. A. S. el general Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

"*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, benemérito de la patria, general de division, gran maestre de la nacional y distinguida Orden de Guadalupe, caballero gran cruz de la real y distinguida Orden española de Cárlos III, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las facultades que la nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se concede á D. Alejandro José Atocha privilegio exclusivo para construir y explotar un camino de hierro desde uno de los dos puntos, Paso ó Presidio del Norte, en el Rio Bravo, línea divisoria fronteriza en esta República con la de los Estados-Unidos, hasta el puerto de Guaymas, y para el establecimiento y explotacion de una línea telegráfica electro-magnética en toda la extension de la misma línea del camino de fierro ya designada, siempre que para esta última concesion convenga la actual Empresa del telégrafo, ó que por haber fenecido el

privilegio de esta, no pueda ya oponerse á la construccion de la que ahora se trata.

«Art. 2º El privilegio que se concede por este decreto para el camino de fierro y línea telegráfica, durará por noventa y nueve años, contados desde la publicacion de esta ley, al fin de los cuales la Empresa entregará al Gobierno de la República en buen estado de uso el ferrocarril, sus estaciones y edificios todos, de cualquiera especie, que se hubieren construido, los trenes, en el número y calidad que hayan estado y servido constantemente en el camino, y todos los utensilios y accesorios de los mismos trenes, del camino de fierro y del telégrafo en toda su extension, desde su principio en el Rio Bravo hasta el puerto de Guaymas.

«Art. 3º La direccion del camino entre los dos extremos de que habla el art. 1º, será la que marquen los ingenieros que la Empresa elegirá para el efecto, despues de practicar el debido reconocimiento, y tratando siempre de que sea por la línea más corta y accesible para el objeto entre el Presidio ó Paso del Norte y Guaymas; debiéndose someter los planos que levanten y proyectos que formen, á la aprobacion del Supremo Gobierno.

«Art. 4º Si en el espacio de la línea designada y aprobada para la construccion del camino, hubiere terrenos baldíos, hecho el deslinde por cuenta de la Empresa poseedora de este privilegio, se le concederán los puramente precisos para el ferrocarril, estaciones y demas edificios, previo conocimiento y aprobacion del Gobierno, sin indemnizacion alguna; pero sí la dará la Empresa á los particulares dueños de todos los que atraviese el camino, con arreglo á lo que previenen las leyes vigentes; durando la posesion de todos estos terrenos y edificios para el poseedor del privilegio, el mismo tiempo designado para este en el art. 2º, y siendo tambien de su cuenta el allanar las dificultades que puedan oponer los propietarios en los deslindes y apreciacion de los mismos terrenos.

«Art. 5º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sean necesarios para el servicio del camino, el de sus empleados y trabajadores, así como los trenes y carruajes

de trasporte, máquinas, herramientas y todo lo que al mismo se refiera ó pueda servir en el camino ó serle necesario, serán libres de los derechos actualmente establecidos ó que se establecieren durante la construccion del camino en que sean necesarios; pero no lo serán las mercancías, las cuales deberán pagar sus derechos en las respectivas aduanas, y transitar por el camino con los requisitos legales.

«Art. 6º Los empleados, operarios y toda clase de trabajadores empleados por la Compañía empresaria en el camino, estarán exentos del servicio militar durante el tiempo que se hallen en el de la misma Compañía, excepto en el caso de guerra extranjera.

«Art. 7º La Compañía se radicará en cualquiera ciudad de esta República ó de la de los Estados-Unidos que ofrezca mejores ventajas á su formacion, y una cuarta parte de las acciones en que se divida el capital social, se reservará durante un año para que puedan tomarlas los habitantes de esta República, abriéndose al efecto en México un libro de suscricion.

«Art. 8º D. Alejandro José Atocha se obliga á que quede formada la Compañía dentro de un año, contado desde la publicacion de este decreto, dando aviso de haberse así verificado al Exmo. Sr. ministro de esta República en la de los Estados-Unidos, si allí se formase la Compañía, ó al Exmo. Sr. Ministro de Fomento si se formare en la República Mexicana; mas si para el dia que se cumpla el año referido, no se hubiere acreditado la formacion de la Compañía y cumplido con el requisito del aviso indicado, se tendrá por fenecido este privilegio.

«Art. 9º Inmediatamente que se haya formado é instalado la Compañía, procederá esta á nombrar los ingenieros que deben hacer el reconocimiento del terreno destinado al camino, sometiendo al Gobierno los planes y proyectos que estos presentaren para su aprobacion, y obtenida esta, comenzarán desde luego los trabajos sobre el terreno para el ferrocarril; no pudiendo este dejar de ejecutarse sino en los tramos que resultare probado ser absolutamente impracticable su construccion, y ser por lo mismo preciso unir estos tramos con otros de camino carretero ordinario, pero de buena construccion.

«Art. 10. A medida que vayan concluyéndose los tramos de ferrocarril que puedan transitarse ya por el público, la Compañía propondrá al Gobierno para su aprobacion las tarifas que deban regir.

«Art. 11. Este privilegio se extenderá al ramal ó ramales que nazcan del camino principal designado en el art. 1º, pero previa la aprobacion del Gobierno, pudiendo variarse los términos de la concesion segun las circunstancias particulares del caso.

«Art. 12. La conduccion de la correspondencia por el camino de fierro, será materia de un contrato ad hoc y sin perjuicio de tercero.

«Art. 13. En compensacion de las concesiones hechas por este privilegio, la Compañía empresaria tendrá la obligacion de que todo el trasporte y tránsito que se haga por el camino de tropas y empleados del Gobierno para el servicio público, lo mismo que municiones de boca y guerra ú otros efectos del Gobierno ó autoridades públicas, se hará por la mitad del precio que se haya fijado en las tarifas para el comun de pasajeros y mercancías, debiendo además percibir el Gobierno un 5 por 100 del capital en que se valúen los terrenos baldíos que cede para el camino, mientras se cubren los intereses de los capitales empleados por la Compañía empresaria en el camino; y cuando llegue el caso de hacerse dividendos á los socios, en lugar del cinco ya citado, recibirá el Gobierno el 10 por 100 de todos los productos, en los términos mismos y condiciones con que se distribuya la parte correspondiente á los referidos socios.

«Art. 14. Si el Gobierno quisiere que algunos de los ingenieros á su servicio entren al de la Compañía, los admitirá y pagará, si tuvieren los conocimientos necesarios, así como admitirá para practicar en los trabajos del camino á los que con este objeto tuviere por conveniente destinar el mismo Gobierno.

«Art. 15. En el caso de que se suscite alguna duda en la interpretacion ó ejecucion de este contrato, será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Gobierno y otro por la Compañía; y en caso de diferencia, los mismos árbitros nombrarán un tercero en discordia, cuya decision será definitiva y sin apelacion de ninguna clase.

«Art. 16. La Empresa podrá construir por su cuenta en las extremidades del camino los muelles y diques necesarios para el uso de la vía de comunicacion, así como almacenes para solo los efectos necesarios á la construccion y conservacion del camino, previa la aprobacion del Gobierno, así como en las estaciones correspondientes para comodidad de los pasajeros, quedando las mercancías sujetas á los derechos y formalidades fiscales, pero sin imponer contribuciones sobre los capitales, pasajeros, ni sobre el camino; cobrándose, sí, el derecho adicional de un real sobre bultos y pasajeros, y destinándose su producto exclusivamente al Gobierno.

«Art. 17. La Empresa podrá tomar sobre las tierras del dominio público los materiales que sean necesarios para la construccion del camino, así como para su conservacion. Tambien podrá tomar esos materiales de los terrenos de particulares, indemnizando á estos y al Gobierno en sus respectivos casos.

«Art. 18. Estarán exentos del pago del derecho de toneladas los buques que por cuenta de la Empresa conduzcan efectos para el camino ó pasajeros; pero no los que conduzcan otra carga ó mercancías.

«Art. 19. La Compañía tendrá el carácter de *mista mexicana.*

«Art. 20. El Sr. Atocha y la Compañía empresaria que forme, se obligarán, y desde ahora se obliga el primero, á garantizar á satisfaccion del Ministro mexicano en los Estados-Unidos, si la Compañía se forma en aquella República, ó ante el Ministro de Fomento si se forma en esta, el puntual cumplimiento del reconocimiento que deben hacer los ingenieros de que habla el art. 3º, y la construccion del camino todo, en los términos y condiciones que expresa este decreto, comprometiéndose el privilegiado á que dicho reconocimiento se hará en el término de dos años, contados desde el dia de la instalacion de la Compañía, y á que todo el ferrocarril se concluirá en los doce años siguientes; caducando este privilegio en el caso de faltar la Empresa al cumplimiento de cualquiera de los plazos mencionados.

«Art. 21. El Sr. Atocha y los demas extranjeros que tomen parte en la Compañía *mista mexicana*, ya como accionistas, empleados ó con

cualquiera título ó motivo, no tendrán en lo concerniente al camino de fierro y contratos anexos, de cualquiera especie, otros derechos ni otros medios para hacerlos valer, que los que las leyes de esta República conceden á los mexicanos; declarando desde ahora que caducará este privilegio por el solo hecho de que alguno de los interesados reclame la proteccion de su respectiva nacion, alegando derechos de extranjería.

«Art. 22. Este privilegio no podrá ser vendido, enajenado, cedido, hipotecado ni traspasado á otra persona ó asociacion, ya sea mexicana ó extranjera, sin previo consentimiento del Gobierno de la República.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno nacional de México, á 15 de Julio de 1854.—*Antonio López de Santa-Anna.*—Al Ministro de Fomento.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia.

Dios y libertad. México, Julio 15 de 1854.—El Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio, *Joaquin Velazquez de Leon.*

Decreto.—Abril 5 de 1873.

Se autoriza al Ejecutivo para que con cargo á la partida de reparacion de caminos no especificados, pueda gastar hasta la cantidad de diez mil pesos en las reparaciones del puente que atraviesa el rio Lerma cerca del pueblo de Acámbaro, y en las obras que haya necesidad de emprender para evitar el desbordamiento del rio.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente constitucional de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se autoriza al Ejecutivo para que con cargo á la partida de «reparacion de caminos no especificados,» de que habla el pre-

supuesto de egresos vigente, pueda gastar hasta la cantidad de diez mil pesos en las reparaciones del puente que atraviesa el rio Lerma cerca del pueblo de Acámbaro, y en las obras que haya necesidad de emprender para evitar el desbordamiento del rio.

«Palacio del poder Legislativo de la Union. México, Abril 5 de 1873. —*Francisco G. Palacio*, diputado presidente.—*Vidal Castañeda y Nájera*, diputado secretario.—*S. Nieto*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á 5 de Abril de 1873.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Abril 5 de 1873.—*Balcárcel.*—Ciudadano.....

Decreto.—Noviembre 24 de 1874.

Se abrirá un camino carretero entre Rio Verde en el Estado de San Luis Potosí, y Jalpan del Estado de Querétaro.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se abrirá un camino carretero entre Rio Verde, en el Estado de San Luis Potosí, y Jalpan, del Estado de Querétaro.

«Para este objeto se incluirá en la ley de presupuestos del año próximo la cantidad de cincuenta mil pesos.

«Palacio del poder Legislativo. México. Noviembre 16 de 1874.—*R. G. Guzman*, diputado presidente.—*Alejandro Prieto*, diputado secretario.—*Luis G. Alvírez*, diputado secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del poder Ejecutivo. México, Noviembre 16 de 1874.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes.

Independencia y libertad. México, Noviembre 24 de 1874.—*Balcárcel.*—C.....

Decreto.—Noviembre 30 de 1874.

Se autoriza al Ejecutivo para que de la fraccion 2,014 del presupuesto vigente, destine la cantidad necesaria á la canalizacion del rio Pánuco y la laguna de Tamiahua.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se autoriza al Ejecutivo para que de la fraccion 2,014 del presupuesto vigente, destine la cantidad necesaria á la canalizacion del rio Pánuco y la laguna de Tamiahua.

«Palacio del poder Legislativo. México, Noviembre 30 de 1874.—*Nicolás Lémus,* diputado presidente.—*Luis G. Alvírez,* diputado secretario.—*J. V. Villada,* diputado secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio nacional de México, á 30 de Noviembre de 1874.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd para su conocimiento y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Noviembre 30 de 1874.—*Balcárcel.*—C.....

PRIVILEGIO para la construccion de un camino que, partiendo de México y pasando por Pachuca y Tulancingo, termine en el punto que sea navegable en el rio de Túxpan. Véase el decreto de 30 de Marzo de 1866, en la palabra MÉXICO AL RIO DE TÚXPAN.

PRIVILEGIO para la construccion de un camino que, partiendo de San Luis Potosí y pasando por Tula de Tamaulipas, termine en el punto que sea navegable en el rio Támesi. Véase el decreto de 30 de Agosto de 1866, en la palabra SAN LUIS POTOSÍ.

CAMINO de México al rio de Túxpan. Véase el decreto de 15 de Octubre de 1867, en la palabra MÉXICO AL RIO DE TÚXPAN.

CAMINO de Ometusco á Tampico. Véase el decreto de 25 de Mayo de 1868, en la palabra OMETUSCO Á TAMPICO.

CAMINO de México á Pisaflores. Véase el decreto de 9 de Enero de 1869, en la palabra MÉXICO Á PISAFLORES.

APERTURA del canal de Mojarras que debe unir el rio de Tanguijo con la laguna de Tampamachoes. Véase el decreto de 8 de Abril de 1873, en la palabra CANALES.

CONSTRUCCION de un puente sobre el Rio Grande del distrito de Nieves, en el camino de Zacatecas á Durango y Chihuahua. Véase el decreto de 9 de Octubre de 1872, en la palabra PUENTES.

CAMINO de la ciudad de México hasta el Océano Pacífico y el que parta de un punto de esta línea hasta el Rio Bravo del Norte. Véase el contrato fecha 20 de Noviembre de 1873, en la palabra MÉXICO AL PACÍFICO.

APERTURA de un canal que comunique á la laguna de Tamiahua con el rio Pánuco. Véase el decreto de 15 de Enero de 1874, en la palabra CANALES.

CAMIMO de la ciudad de Leon, en el Estado de Guanajuato, hasta el Rio Bravo del Norte. Véase el decreto de 5 de Junio de 1875, en la palabra de MÉXICO Á LEON.

SAN LUIS POTOSI á TAMPICO
y otros puntos.

Decreto.—Agosto 30 de 1866.

Se concede privilegio exclusivo por cincuenta años al Sr. D. Eusebio Soler para la construccion y explotacion de un camino de fierro que, partiendo de San Luis Potosí y pasando por Tula de Tamaulipas, termine en el punto que sea navegable en el rio Támesi.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Oido Nuestro Consejo de Ministros,

DECRETAMOS:

Art. 1º Se concede privilegio exclusivo por cincuenta años al Sr. D. Eusebio Soler para la construccion y explotacion de un camino de fierro que, partiendo de San Luis Potosí y pasando por Tula de Tamaulipas, termine en el punto que sea navegable el rio Támesi.

Art. 2º El concesionario, en el término de un año, contado desde la fecha de este decreto, presentará á Nuestro Ministro de Fomento, para su exámen y aprobacion, los planos, nivelaciones, trazos y presupuestos del camino, y en el mismo término acreditará que cuenta con el capital suficiente para llevar á cabo la obra.

Art. 3º Los puntos de partida y de llegada, y las estaciones que deban establecerse, se designarán por el concesionario de acuerdo con las autoridades competentes.

Art. 4º El camino de fierro se dividirá en dos secciones distintas: la 1ª del Támesi á Tula para traccion animal, y la 2ª seccion de Tula á San Luis Potosí, para locomotivas de vapor.

Art. 5º El Estado se obliga á ceder á la Empresa los terrenos nacionales que sean necesarios para el establecimiento de la vía férrea y sus

dependencias, sin indemnizacion alguna; pero esta gracia durará mientras esté el camino en explotacion, recobrando el Estado su propiedad en caso contrario. En cuanto á los que pertenezcan á las Municipalidades, el Gobierno, por interes público, hará uso de su influencia para lograr que se haga abandono gratuito ó á poco precio.

Art. 6º El concesionario podrá expropiar las propiedades particulares por causa de utilidad pública, con sujecion á la ley de la materia, y limitándose á lo que realmente se necesite para la vía y sus dependencias.

Art. 7º La vía podrá establecerse sobre el camino carretero, y sus obras de arte tomando una zona de cinco metros de ancho en uno de sus lados. El resto de la calzada quedará expedito para la circulacion ordinaria, sin que esta pueda ser interrumpida ni embarazada por las obras del concesionario, quedando este obligado á resarcir los daños que cause, á juicio de Nuestro Ministro de Fomento.

El ancho del camino carretero no deberá ser menos de siete metros. La vía férrea quedará separada del camino carretero por un foso, necesario para el desecamiento de la vía y para dejar correr las aguas. La dimension de este foso será determinada por los ingenieros del Gobierno, segun las circunstancias locales, á propuesta del concesionario; pero dejando siempre libre, cuando menos, los siete metros del camino carretero para la circulacion ordinaria.

Art. 8º El camino de hierro será de una sola vía y tendrá las dobles vías necesarias. El número, la extension y colocacion de estas últimas, se determinarán por los ingenieros del Gobierno, á peticion del concesionario.

Art. 9º El ancho de la vía férrea, entre los bordes interiores de los rieles, será de un metro cuarenta y cinco centímetros.

La distancia entre las dos vías, en los lugares en que se establezcan, será á lo más de un metro ochenta centímetros, medida entre los bordes exteriores de los rieles de cada vía.

La anchura de los acotamientos, ó en otros términos, la anchura entre los bordes exteriores de los rieles extremos y la arista exterior del camino, deberá ser á lo menos de un metro cincuenta centímetros en

las partes de terraplen, y de un metro en las cortaduras y rocas, entre los parapetos de los puentes y en los subterráneos.

Art. 10. El peso de los rieles será de veintiocho kilógramos por metro lineal.

El radio mínimum de las curvas para la explotacion por medio de animales, será de veinticinco metros.

El radio mínimo de las curvas para la explotacion con locomotivas, será de noventa metros.

La pendiente máximum de la vía férrea para la explotacion por medio de animales, será de 8 por 100.

La pendiente máximum de la vía férrea para la explotacion con locomotivas, será de 6 por 100.

Art. 11. El concesionario queda obligado á conducir, sin estipendio alguno, la correspondencia pública, los empleados del correo, los ingenieros del Estado en comision del servicio, todos los demas empleados del Gobierno, tropas, trenes, equipajes, municiones, etc.; en una palabra, todos los individuos que designe el mismo Gobierno como viajeros en su servicio, serán trasportados por un precio convencional que no exceda de la mitad del establecido por tarifa para el público.

Art. 12. Para indemnizar al concesionario de sus gastos y de las condiciones que se le imponen en el presente decreto, las cuales tiene obligacion expresa de llenar exactamente, el Gobierno le concede la autorizacion de percibir los precios de trasporte que en seguida se fijan:

VIAJEROS.

1ª clase, del punto navegable del Rio Támesi á San Luis Potosí	$6\frac{1}{4}$ cs. por kil.
2ª clase, del punto navegable del Rio Támesi á San Luis Potosí	4 ,, ,, ,,
1ª clase, de San Luis Potosí al punto navegable del Támesi	4 ,, ,, ,,
2ª clase, de San Luis Potosí al punto navegable del Támesi	3 ,, ,, ,,

MERCANCIAS.

1 tonelada de 1,000 kil. del punto navegable del Támesi á San Luis Potosí.. 15 cs. por kil.

1 tonelada de 1,000 kil. de San Luis Potosí al Támesi... 10 ,, ,, ,,

Los niños de menos de tres años de edad nada pagarán, con tal que sean llevados en brazos: los de tres á siete años pagarán la mitad de la tarifa.

Ningun viajero pagará cosa alguna por la conduccion de su equipaje, si este no pesare más de treinta kilógramos.

Art. 14. Si los productos de la línea llegasen en un quinquenio á una utilidad líquida mayor del 15 por 100 al año, despues de cubiertos todos los gastos ordinarios, incluso el 10 por 100 del fondo de reserva, la Compañía se somete á que el Gobierno haga una baja moderada en la tarifa, sin que ella sea notoriamente gravosa á la negociacion. Esta modificacion se efectuará de acuerdo con la asamblea general de accionistas.

Art. 15. Los trabajos de construccion de la vía férrea comenzarán precisamente dentro de los cinco meses contados desde el dia en que se aprueben los planos, y deberán estar concluidos y puesto en circulacion todo el camino, en el período de seis años, contados desde el expresado dia.

Art. 16. Por la falta de cumplimiento al plazo que fija el art. 2º, caducará el privilegio; y la falta de cumplimiento á cualquiera de los plazos que determina el art. 15, además de causar la caducidad del privilegio, sujetará al concesionario á perder quince mil pesos que se le imponen á título de multa, cuya cantidad garantizará con la correspondiente fianza á satisfaccion de Nuestro Ministro de Fomento, dentro del improrogable término de un mes, contado desde el dia en que espire el año que por el citado art. 2º se le concede para la presentacion de los planos y demas estudios de la vía; siendo condicion que si la fianza no queda extendida y entregada á Nuestro Ministro de Fomento en el mes señalado, por el mismo hecho caducará el privilegio, sean cuales fueren las excusas ó excepciones que se alegaren.

Art. 17. Se autoriza á la Empresa para que pueda poner en el rio Támesi los vapores ó embarcaciones bastantes al servicio público, pero sin impedir el libre tránsito de otras de distintos dueños ó del Gobierno.

Art. 18. Nuestro Ministerio de Hacienda, de acuerdo con el de Fomento, dará un reglamento especial determinando la manera con que los buques y mercancías puedan transitar por el rio Támesi.

Art. 19. El concesionario se obliga á cumplir religiosamente con todas y cada una de las cláusulas y condiciones estipuladas en el presente contrato, sujetándose á la ley de 2 de Octubre de 1865, relativa á caminos de fierro, así como tambien acatará las leyes dadas ó que se dieren en lo sucesivo, siempre que ellas no pugnen con lo estipulado en el mismo contrato.

Art. 20. El concesionario, las empresas que forme, y todos los que de algun modo dependan de él, sea cual fuere su nacionalidad, serán considerados como mexicanos en todo lo concerniente á las obligaciones, servicios y gravámenes que en cualquier manera puedan afectar su propiedad.

Art. 21. El presente privilegio y autorizacion, no podrán cederse, traspasarse, ni en manera alguna enajenarse sin previa aquiescencia del Gobierno.

Art. 22. El Gobierno Imperial se compromete á que tanto él como todas las autoridades y funcionarios, en el círculo de sus atribuciones, impartan á la Compañía la más eficaz proteccion para el cumplimiento de lo pactado en el presente contrato.

Dado en México á 30 de Agosto de 1866.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Gobernacion encargado de Fomento.

Por el emperador, el Ministro de Gobernacion encargado de Fomento, *José Salazar Ilarregui.*

Decreto.—Marzo 30 de 1868.

Se abrirá un camino carretero de la ciudad de San Luis Potosí á Tampico.

El C. Presidente de la República me ha dirigido el decreto siguiente:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha expedido el decreto que sigue:

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º Se abrirá un camino carretero de la ciudad de San Luis Potosí á la de Tampico, pasando por Rio-Verde y aprovechando en lo posible la navegacion del rio Pánuco.

«Art. 2º El Ejecutivo nombrará desde luego una comision de ingenieros, á fin de que practique los reconocimientos necesarios y presente los proyectos y presupuestos respectivos.

«Art. 3º Los terrenos de particulares cuya ocupacion sea indispensable para abrir el camino, se harán de propiedad nacional, mediante la previa indemnizacion que exigen las leyes.

«Art. 4º Se consigna para los gastos del camino lo siguiente:

«I. Lo que se recaude en el Estado de San Luis Potosí, conforme á las fracciones 1ª y 2ª del art. 2º de la ley de 19 de Noviembre de 1867.

«II. El 50 por 100 de lo que ingrese á la aduana marítima de Tampico, segun la fraccion 3ª del mismo artículo.

«Art. 5º Los Estados de San Luis Potosí y Tamaulipas contribuirán para los gastos que deben erogarse en la construccion de la vía, con una cantidad que no baje de mil pesos mensuales el primero y quinientos el segundo.

«Art. 6º El Ejecutivo queda autorizado para construir el camino bajo la inmediata direccion del Ministerio de Fomento, ó para admitir las propuestas que los propietarios y comerciantes de San Luis hicieron el 27 de Abril de 1867, ó de cualquiera otra persona ó compañía que ofrezca mejores condiciones, con tal que se sujeten á las bases de esta ley y al reglamento que se expedirá para llevarla á efecto.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Marzo 28 de 1868.—*Joaquin M. Alcalde*, diputado vicepresidente.—*Francisco Vaca*, diputado secretario.—*Eleuterio Avila*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique y circule para que tenga el debido cumplimeinto.

Palacio del Gobierno general. México, Marzo 30 de 1868.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Marzo 30 de 1868.—*Balcárcel.*

Decreto.—Abril 21 de 1870.

La apertura del camino decretada en 28 de Marzo de 1868, se hará siguiendo el trayecto de San Luis Potosí á Ciudad del Maíz y Tantoyuquita.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso general se ha servido expedir el siguiente decreto:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. La apertura del camino decretada en 28 de Marzo de 1868, será siguiendo el trayecto de San Luis Potosí á Ciudad del Maíz y Tantoyuquita, para aprovechar desde este punto la navegacion del rio Támesi. Queda consignada á esta obra la partida correspondiente del presupuesto.»

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Abril 20 de 1870.—*Pedro Dionisio Garza y Garza*, diputado vicepresidente.—*F. de Macin*, diputado secretario.—*Julio Zárate*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, y circule para su cumplimiento.

Palacio nacional de México, á 21 de Abril de 1870.—*Benito Juarez.* —Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Presente.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Abril 21 de 1870.—*Balcárcel.*

Decreto.—Enero 7 de 1874.

El importe del 25 por 100 adicional que causa la contribucion extraordinaria que impuso la legislatura de San Luis Potosí, se aplicará á las obras de la vía carretera que ha de unir aquel Estado con el puerto de Tampico.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público. —Seccion 3ª—Mesa 3ª—El ciudadano Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«Artículo único. El importe del 25 por 100 adicional que causa la contribucion extraordinaria que impuso la legislatura de San Luis Potosí en su decreto fecha 4 del último Diciembre, se aplicará por el Gobierno federal exclusivamente á las obras de la vía carretera que ha de unir á aquel Estado con el puerto de Tampico, sin perjuicio de la subvencion que esté decretada en el presupuesto de egresos para dicho objeto.

«Palacio del Congreso de la Union. México, Enero 7 de 1874.—*M. Romero Rubio*, diputado presidente.—*Julio Zárate*, diputado secretario.—*Francisco Castañeda y Nájera*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 7 de Enero de 1874.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Francisco Mejía, Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y efectos consiguientes. Independencia y libertad. México, Enero 7 de 1874.—*Mejía.*

CAMINO carretero entre Rio Verde en el Estado de San Luis Potosí, y Jalpan del Estado de Querétaro. Véase la disposicion de 24 de Noviembre de 1874, en la palabra RIOS.

SAN JUAN.

Decreto.—Diciembre 3 de 1872.

Establecimiento de un camino carretero de San Juan á Minatitlán.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º Se faculta al Ejecutivo para que con cargo á la partida de reparaciones de caminos no especificados, haga el gasto que originen los reconocimientos del rio de San Juan, desde su desembocadura hasta el pueblo del mismo nombre, y desde el camino que comunica aquel pueblo con Minatitlán; así como los presupuestos para la canalizacion del rio mencionado, y para un camino carretero de San Juan á Minatitlán.

«Terminados estos trabajos, extenderá sus exploraciones la comision que los haya ejecutado, á los rios Papaloapam, Tlaliscoyan y San Andrés.

«Art. 2º Al comenzar el próximo período de sesiones, remitirá el Ejecutivo á la Cámara los proyectos y presupuestos de que se habla en el artículo anterior.

«Palacio del Poder Legislativo. México, Diciembre 3 de 1872.—N.

Lémus, diputado presidente.—*S. Nieto*, diputado secretario.—*José Peon Contreras*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 3 de Diciembre de 1872.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Diciembre 3 de 1872.—*Balcárcel.*—C . . . .

VERACRUZ A SAN JUAN. Véase VERACRUZ.

SAN JUAN hasta ACAPULCO.

Decreto.—Agosto 2 de 1855.

Privilegio exclusivo para la construccion de un camino de fierro desde San Juan, en el Departamento de Veracruz, hasta Acapulco.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª—S. A. S. el general Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, benemérito de la patria, general de division, gran maestre de la nacional y distinguida Orden de Guadalupe, caballero gran cruz de la real y distinguida Orden española de Cárlos III, gran cruz de la Orden del Aguila Roja de S. M. el rey de Prusia, y Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las facultades que la nacion se ha servido conferirme, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se concede á los Sres. Mosso hermanos de este comercio, privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de

fierro desde el punto de San Juan en el Departamento de Veracruz, hasta Acapulco ú otro punto de la costa del Mar Pacífico. En los tramos del camino á que se refiere esta concesion, y en que sea absolutamente impracticable, á juicio de los ingenieros que al efecto nombre el Supremo Gobierno, el establecimiento del ferrocarril, se formarán carreteras bajo un sistema reconocido como de buena construccion y de la longitud absolutamente necesaria.

«Art. 2º La Empresa podrá tambien aprovechar los lagos y rios que se encuentren sobre la línea, para establecer su sistema de comunicacion, poniendo en ellos vapores ó botes tirados por caballos, ó cualquiera otro medio de trasporte que se considere más adecuado. Esta concesion se entiende sin perjuicio de las que para navegacion se hayan concedido con anterioridad á este privilegio y estén legalmente vigentes y valederas el dia en que la Empresa haga uso de las franquicias que le concede este artículo.

«Art. 3º El curso del camino de San Juan á Puebla será el que el reconocimiento que se practique de los terrenos, designe como el más conveniente, siendo el del camino de México á Puebla por los Llanos de Apam; y respecto del de México á Acapulco ú otro punto de la costa del Pacífico, la Empresa procurará que atraviese las ciudades de Querétaro, Guanajuato y Guadalajara, en caso de que las dificultades sean insuperables en el Departamento de Guerrero.

«Art. 4º La Empresa tendrá facultad de establecer ramales del mismo camino de fierro en un radio de veinticinco leguas por cada uno de los lados de la línea principal, presentando previamente en cada caso al Supremo Gobierno el proyecto respectivo para su aprobacion, sin que por esto se entienda privilegiada desde ahora para construir exclusivamente dichos ramales.

«Art. 5º Los terrenos necesarios para la construccion del camino, de las oficinas, almacenes, talleres y habitaciones necesarias para la construccion y explotacion de dicho camino, siendo de propiedad de la nacion, se entregarán á la Empresa libres de toda retribucion y en propiedad perpetua. Respecto de los terrenos pertenecientes á particulares

ó corporaciones, la Empresa, previa la debida indemnizacion, podrá ocuparlos con arreglo á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública.

«Art. 6º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la construccion y uso del camino, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios para trasportes, máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, así como el capital social de la misma Empresa, serán libres de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos existentes hoy ó que se decreten en lo sucesivo, cualquiera que sea su clase y denominacion.

«Art. 7º Los directores, maestros, empleados y dependientes de los escritorios y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que emplee la Compañía, estarán exentos del servicio militar, así como del pago de capitacion y cargas concejiles, por todo el tiempo que permanezcan empleados en la Empresa.

«Art. 8º Las minas, criaderos de carbon de piedra y de sal, aguas, fósiles y demas materiales subterráneos explotables, que la Empresa encontrare en las obras y excavaciones que haga en la línea y sus ramales, serán de su plena propiedad, con tal que se sujete en todo á las reglas prescritas en las Ordenanzas de Minería, y que no se interrumpan por estos nuevos trabajos los de la continuacion del camino, ó haya perjuicio de tercero.

«Art. 9º Antes de que se emprendan las obras del camino, ya sea por cuenta de los propietarios del privilegio, ó por la de alguna Compañía que se forme, se levantarán los planos de los tramos ó líneas que deban ponerse en via de construccion, y se someterán á la aprobacion del Supremo Gobierno.

«Art. 10. Luego que se vayan concluyendo los tramos del camino, la Empresa fijará la tarifa de precios que deban cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos, ganados y demas, dando el debido conocimiento al Supremo Gobierno para los fines consiguientes.

«Art. 11. Los propietarios de este privilegio tienen facultad de comenzar, seguir y hacer las obras por su cuenta, hipotecando los tramos que hubieren construido, con tal que no sea á ningun Gobierno extranjero; mas en ningun caso podrán hipotecar esta concesion sin previo consentimiento del Supremo Gobierno. Igualmente tienen facultad de formar una ó más Compañías en cualquier punto de Europa ó de América, de dividir el capital necesario en acciones al portador de la cantidad que les conviniere, y de hipotecar, ceder ó enajenar estas acciones como lo encontraren más conveniente. Dichas acciones serán un título de propiedad como cualquiera otro, que se puede ceder, vender, legar, enajenar, prestar ó hipotecar conforme á las leyes vigentes, y con las gracias y exenciones que expresa este privilegio.

«Art. 12. El Supremo Gobierno auxiliará los trabajos de la Empresa con los reos condenados á obras públicas, con tal que no estén ocupados en servicio preferente, á juicio de las autoridades, y que la misma Empresa les pague lo que sea justo por su trabajo.

«Art. 13. Todos los accionistas mexicanos que, con un certificado de la Direccion de la Empresa, acrediten tener un valor de cuarenta mil pesos introducido en la Compañía, quedan exceptuados de los préstamos forzosos, ya generales, ya locales, así como del servicio militar y cargas concejiles.

«Art. 14. Los extranjeros que acrediten con el mismo documento que tienen introducido en la Empresa un valor de quince mil pesos para arriba, por este mismo hecho, si así les conviniere, pueden ser declarados ciudadanos mexicanos.

«Art. 15. Se concede á los Sres. Mosso hermanos un año de plazo para que puedan formar su Compañía ó Compañías donde les conviniere. Seis meses despues de formada dicha Compañía ó Compañías, avisarán el tiempo en que, salvo los casos de fuerza mayor, deberán concluir la vía de comunicacion, dividiéndose dicha vía en diversos tramos, y fijándose el término en que precisamente quedará concluido cada uno de ellos.

«Art. 16. Todos los terrenos que legalmente adquiera la Empresa por

cesion ó compra, así como los edificios, almacenes, estaciones, máquinas, herramientas, materiales y demas objetos que constituyan el camino, así como sus ramales y pertenencias, serán propiedad perpetua de los accionistas, pudiendo usar de ella en los mismos términos y condiciones que se acostumbra respecto de cualquiera otra propiedad. Aun cuando por las causas que se especificarán en el artículo siguiente caduque el privilegio general, la Compañía conservará la propiedad de todos sus valores y el privilegio exclusivo en toda la línea del ferrocarril que hubiere construido.

«Art. 17. Este privilegio caduca:

«I. Por no avisar oficialmente al Supremo Gobierno la formacion de la Compañía ó Compañías al año, contado desde esta fecha.

«II. Por no avisar á los seis meses de formada dicha Compañía ó Compañías, el tiempo en que debe concluir toda la vía de comunicacion, fijando el término en que concluirá cada tramo.

«III. Por enajenarlo, cederlo ó hipotecarlo en todo ó en parte, á un gobierno extranjero.

«IV. Por hipotecar esta concesion á cualquier individuo ó corporacion sin previo consentimiento del Supremo Gobierno, no embarazando esto la emision y venta de acciones, conforme al art. 11 de este decreto. En el caso de caducidad, la Empresa conservará, como expresa el artículo antecedente, la propiedad y privilegio exclusivo de los tramos que hubiese construido.

«Art. 18. La Empresa, en los tramos que construya, tendrá el privilegio de conducir el correo, y esto será objeto de un arreglo particular.

«Art. 19. La misma Empresa tendrá la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas preeminencias que los resguardos de las rentas.

«Art. 20. En remuneracion de todas las anteriores concesiones, la Empresa dará al Supremo Gobierno el 10 por 100 de los rendimientos líquidos de la vía ó tramos que se construyan. Igualmente tendrá obligacion la Empresa de trasportar por la mitad de la tarifa, todos los tre-

nes, municiones y tropas que caminen de un punto á otro de la línea pertenecientes al Supremo Gobierno.

«Art. 21. En caso de que se suscite alguna duda en la ejecucion ó interpretacion del presente decreto, será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Supremo Gobierno y otro por la Compañía; y en caso de diferencia, dichos árbitros nombrarán un tercero en discordia, cuya sentencia será definitiva y sin apelacion de ninguna clase.

«Art. 22. El Supremo Gobierno de la nacion y los gobiernos de los Departamentos y autoridades locales, impartirán á la Empresa, sin necesidad de órden ni requerimiento de los superiores, todo género de proteccion y auxilios en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero.

«Art. 23. Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Empresa y entregados al juez respectivo, teniendo este delito las mismas penas que las leyes señalan á los que roban en despoblado y con asalto.

«Art. 24. Cuando el camino de fierro atraviese algun camino público ó canal al mismo nivel, se construirán por la Empresa barreras movibles, que cerradas á tiempo oportuno por el guarda encargado de ellas, intercepten la circulacion, para impedir las desgracias que pudieran sobrevenir cuando pase el tren. Pero cuando esto suceda á diferentes alturas, el ferrocarril podrá pasar por encima ó debajo de la carretera, haciendo la Empresa por su cuenta los puentes, túneles y demas obras de arte necesarias á la seguridad y comodidad de los transeuntes.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á 2 de Agosto de 1855.—*Antonio López de Santa-Anna.*—Al Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México Agosto 2 de 1855.—El Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio, *Joaquin Velazquez de Leon.*

SAN JUAN del TEUL y GUADALAJARA.

Decreto.—Diciembre 24 de 1873.

Se mandará hacer el reconocimiento de un camino carretero, entre San Juan del Teul y Guadalajara, atravesando por un puente el rio Tololotlan.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«Art. 1º El Ejecutivo mandará desde luego hacer el reconocimiento y presupuesto de un camino carretero, entre San Juan del Teul y Guadalajara, atravesando por un puente el rio Tololotlan.

«Art. 2º Se incluirá en la próxima ley de presupuestos de egresos hasta la cantidad de 40,000 pesos para la apertura de este camino.

«Palacio del Congreso de la Union. México, Diciembre 24 de 1873. —*Alfonso Lancaster Jones*, diputado presidente.—*A. Riba y Echeverría*, diputado secretario.—*Julio Zárate*, diputado secretario.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 24 de Diciembre de 1873.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Independencia y libertad. México, Diciembre 24 de 1873.—*Balcárcel.*—C.....

SOBRESTANTES MAYORES.

Circular.—Octubre 6 de 1868.

Las propuestas que hagan los ingenieros para sobrestantes mayores ú otros empleados, las acompañen con un informe relativo á la aptitud y mérito de las personas que propongan.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Circular núm. 63.—El C. Presidente se ha servido disponer: que siempre que los ingenieros directores de los caminos dependientes de esta Secretaría, tengan que hacer propuestas de sobrestantes mayores ú otros empleados de sus líneas respectivas, acompañen dichas propuestas de un informe relativo á la aptitud y méritos de las personas que propongan.

Independencia y libertad. México, Octubre 3 de 1868.—*Balcárcel.*

Circular.—Julio 10 de 1869.

Siempre que haya necesidad de suspender alguna cuadrilla, se suspenda tambien el sobrestante respectivo.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 143.—El C. Ministro de Fomento, en oficio de 8 del presente, me dice que ha prevenido á los directores de caminos, que siempre que haya necesidad de suspender alguna cuadrilla, se suspenda tambien el sobrestante respectivo. En consecuencia de esta superior disposicion, los pagadores no satisfarán sueldo alguno á los sobrestantes que se encuentren en aquel caso, aun cuando presenten recibo con el Vº Bº del C. Director.

Lo que comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes. Independencia y libertad. México, Julio 10 de 1869.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano. . . .

SOBRESTANTES. Sobre su nombramiento. Véase la circular núm. 126 de 6 de Abril de 1869, en la palabra MATERIALES.

EL SUELDO del sobrestante mayor se cubrirá de los cien pesos destinados para gastos de direccion. Véase la circular núm. 137 de 30 de Junio de 1869, en la palabra ESCRIBIENTES.

SONORA.

Decreto.—Octubre 26 de 1842.

Se manda establecer un camino de Sonora á la Alta California.

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA, etc., sabed:*

«Que deseando expeditar la comunicacion de Sonora á la Alta California, por los bienes que deben resultar al comercio y á la seguridad de ambos Departamentos, por medio de un camino de tierra hácia al lado de la costa de la Baja California con la del Alta Sonora, y considerando que podrá lograrse tan interesante objeto abriéndose un paso en los lugares más á propósito, por el cual en corto tiempo se puede viajar con libertad y sin temor de la atrocidad de los indios bárbaros; en uso de la facultad que me concede la sétima de las bases acordadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se establecerá un camino por tierra de la Alta California á Sonora, por medio de un paso que se abrirá desde la bahía de San Luis Gonzaga á la isla del Angel de la Guarda, de esta á la isla del Taburon, y desde la costa de la Alta Sonora á la ciudad del Pisie en aquel Departamento.

«Art. 2º Para el tránsito del golfo de Cortés en los intermedios de ambas islas y de las costas de Sonora y Californias, destinará el Gobierno los buques menores de trasporte que considere necesarios, á fin de que por ese medio se pongan en inmediata comunicacion ambos Departamentos.»

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

Decreto.—Junio 17 de 1875.

Se aprueba el contrato celebrado el 11 de Diciembre de 1874 entre el Ministerio de Fomento y el Sr. David Boy le Blair, para la construccion y explotacion de un ferrocarril y su correspondiente telégrafo en el Estado de Sonora.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se aprueba el contrato celebrado el 11 de Diciembre de 1874 entre el Ministerio de Fomento y el Sr. David Boy le Blair, para la construccion y explotacion de un ferrocarril y su correspondiente telégrafo en el Estado de Sonora, en los términos siguientes:

CAPÍTULO I.

Construccion de la vía férrea.

«Art. 1º Se autoriza al Sr. David Boy le Blair, y á la Compañía limitada que organice en Europa ó en los Estados-Unidos, para construir y explotar una línea de ferrocarril y su correspondiente telégrafo, desde el puerto de Guaymas hasta la frontera Norte del Estado de Sonora, limítrofe con los Estados-Unidos en el territorio de Arizona. El trazo que deberá seguir dicha vía férrea, será el que conforme á los reconocimientos que haga la Compañía y apruebe el Ministerio de Fomento, fuere el más á propósito para poner el puerto de Guaymas en comunicacion con la ciudad de Hermosillo, y continuando hácia el Norte llegue hasta el punto de la frontera ya expresado; pudiendo la Compañía, si le conviniere, ligar la línea principal por medio de los ramales correspondientes con las ciudades de Ures y Alamos, y pudiendo enlazarla con algun ferrocarril de los Estados-Unidos.

«Art. 2º La Compañía empezará inmediatamente los reconocimientos necesarios y á sus propias expensas, con el fin de determinar el trazo de las líneas del ferrocarril que se expresan en la presente ley, y antes de comenzar la construccion de la vía, se remitirá al Ministerio de Fomento para su aprobacion, copia de los planos del reconocimiento y del trazo del camino. El reconocimiento de toda la línea se hará por secciones de cien kilómetros, y el de los cien primeros será concluido y los planos correspondientes sometidos al Ministerio de Fomento para su aprobacion, dentro del término de catorce meses, y el de los subsecuentes dentro de veinte meses, contados desde la fecha de esta ley.

«Art. 3º Cuando sean presentados los planos al Ministerio de Fomento, deberá resolver dentro de un mes respecto de los correspondientes á la primera seccion, y dentro de dos meses respecto de los correspondientes á las otras secciones. Se asociará á cada una de las secciones de ingenieros destinados á los reconocimientos, un ingeniero que, sin excusa, deberá nombrar el Ejecutivo, y cuya remuneracion será pagada por la Compañía, á cuyo efecto esta comunicará al Ministerio de Fomento, con dos meses de anticipacion, el tiempo en que comenzarán aquellos por la primera seccion, y con cuarenta dias para los subsecuentes. La ausencia de los ingenieros del Gobierno no será motivo para demorar la práctica de los reconocimientos ó para considerarlos incompletos.

«Art. 4º Los trabajos de construccion del ferrocarril deberán comenzar dentro de doce meses, contados desde que sean aprobados por el Ministerio de Fomento los planos de la primera seccion, de cien kilómetros, de que se habla en el artículo anterior, y dentro de veinte meses contados desde la misma fecha, deberán estar concluidos á lo menos cincuenta kilómetros, partiendo desde la ciudad de Guaymas. En cada uno de los años posteriores se construirán cien kilómetros, ó doscientos cada dos años, hasta la conclusion de la línea principal del ferrocarril á que se refiere esta ley.

«Art. 5º La línea principal de dicho ferrocarril á que se refiere el artículo 1º, deberá estar concluida en el término de cinco y medio años, contados desde la fecha de esta ley.

«Art. 6º En caso de que la Compañía concluyese dicha línea principal en el período de un año menos que el término estipulado de cinco y medio años, el Gobierno pagará á la Compañía, en calidad de donacion y como premio, la suma de cuarenta mil pesos. Si el camino se concluyese en dos años menos del término estipulado, el premio será de ochenta mil pesos por cada uno de los dos años referidos.

«Art. 7º El ferrocarril de la referida Compañía será de simple ó doble vía de 1,45 metros (cuatro piés ocho y media pulgadas inglesas); será de construccion sólida y estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para la pronta y eficaz explotacion del camino, y se establecerán depósitos y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes al interes público y á los negocios de la Compañía, á juicio de sus ingenieros.

CAPITULO II.

Bases de la Compañía.

«Art. 8º La posesion y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confieren en la presente ley, así como el cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por ella, pertenecen á la Compañía limitada del ferrocarril de Sonora.

«Art. 9º Dicha Compañía, como mexicana, y todas las personas que tuvieren parte en ella, sea como accionistas, empleados, ó con cualquiera otro carácter, serán consideradas como mexicanas en todo lo que se relacione á la referida Empresa, dentro del territorio de la República.

«No podrán alegar derechos de extranjería con respecto á los intereses ó negocios relacionados con la Empresa, ni tendrán, aun cuando alegaren denegacion de justicia, otros derechos, ni otros medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la referida Empresa, que aquellos que las leyes de la República conceden á los mexicanos, ni emplearse otros procedimientos que los establecidos ante los tribunales mexicanos.

«Art. 10. Los estatutos de la Compañía limitada y las bases de su organizacion, se someterán al Ministerio de Fomento, para su aprobacion, en el término de once meses, contados desde la publicacion de esta ley.

«Art. 11. La Compañía tendrá su domicilio principal en la ciudad de Guaymas, sin perjuicio de los demas que pueda tener en los diversos lugares del exterior en que tenga intereses; y deberá nombrar en la ciudad de México un representante, ámpliamente facultado y autorizado, para tratar con el Gobierno federal acerca de todos los negocios relativos á las obligaciones que se le imponen por esta ley, y cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relacion al asunto.

«Art. 12. Cuando se suscitare alguna duda ó cuestion respecto de la interpretacion ó cumplimiento de las estipulaciones del presente contrato, se decidirá por los tribunales federales competentes de la República y conforme á las leyes de la misma.

«Art. 13. El capital social de la Compañía se fijará por la Empresa de acuerdo con el Ejecutivo, despues que se levanten los planos y perfiles, y de que, en vista de ellos, se formen los presupuestos respectivos; y en ningun caso se aumentará, sin autorizacion del Ejecutivo. El capital se dividirá en acciones de cien pesos cada una, las cuales se considerarán como propiedad personal que podrá trasferirse, ó de que se podrá disponer libremente con arreglo á las leyes, y con los derechos y franquicias acordadas en esta concesion.

«Art. 14. La misma línea principal del ferrocarril y los ramales de que se habla en esta ley; los terrenos y demas propiedades adquiridos legalmente por la Compañía en virtud de cesion ó compra; los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demas objetos que constituyen el ferrocarril y línea telegráfica, así como sus ramales y dependencias, se considerarán como propiedad perpetua de la Compañía, con el derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que cualquiera otra propiedad; pero sometida á las prevenciones de las leyes vigentes actualmente ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, sin que se entienda por esto que se pueden alterar las condiciones de este contrato. Aun en el caso de que por las causas que más adelante se especificarán, la presente concesion quedare sin valor, la Compañía gozará del dominio pleno y posesion de todas las propiedades dichas, y de las porciones

del ferrocarril y línea telegráfica que hubiere construido; conservará inalterable su derecho para que el Gobierno le pague en la forma establecida en los arts. 19 y 20, la subvencion que le estuviere adeudando por los kilómetros que hubiere construido, subsistiendo en la porcion ó porciones de ferrocarril y línea telegráfica que tuviere la Compañía, las obligaciones que con relacion á toda la línea establece esta ley.

«Art. 15. La Compañía tendrá derecho de enlazar la vía férrea que va á construir, con cualquiera otro ferrocarril que existiere en la República, y lo tendrá igualmente para explotar y mantener su ferrocarril en conexion ó consolidacion con cualquiera otra Empresa de ferrocarril, de acuerdo con la misma, bajo los términos que juzgue más convenientes.

CAPÍTULO III.

Concesiones y prohibiciones.

«Art. 16. La Compañía limitada del ferrocarril del Sonora, y cualesquiera otras que puedan sucederse en lo futuro en toda la vía ó en secciones de ella, no podrán en ningun tiempo traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones de la presente ley, el ferrocarril, el telégrafo y las propiedades anexas, ni las acciones que emita, á algun gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningun caso como socio en la empresa; y cualquiera estipulacion hecha con violacion de este artículo, será nula y de ningun valor.

«Art. 17. Tampoco podrá la Compañía traspasar ó enajenar las concesiones de esta ley en toda la vía, ó en las secciones de ella, á alguna Compañía ó individuo particular, sin previo permiso del Ejecutivo federal; y cualquiera traspaso ó enajenacion hecho sin este requisito, será igualmente nulo y de ningun valor.

«Art. 18. La Compañía queda, sin embargo, autorizada para emitir libremente acciones, bonos y obligaciones, y disponer de ellos, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias, con el derecho de explotarlo, y la línea telegráfica en todo ó en parte, segun se fueren construyendo, para asegurar el pago de dichos bonos y obligaciones y sus

intereses, con la condicion de que la hipoteca se hará á favor de individuos ó asociaciones particulares. Las hipotecas que hiciere la referida Compañía, serán registradas en el registro público de la ciudad de Guaymas, y ese requisito se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecucion legal en lo que se refiere á toda la línea del ferrocarril de la Compañía y sus ramales, sin necesidad de registro local en los demas lugares por donde pase.

«Art. 19. Para auxiliar la construccion del ferrocarril, ramales y telégrafo á que se refiere esta ley, se obliga el Gobierno federal á dar á la Compañía limitada del ferrocarril de Sonora, cinco mil seiscientas treinta y tres hectaras de terrenos baldíos en el mismo Estado de Sonora, por cada kilómetro de vía férrea que se construya, no pudiendo exceder esta concesion de la mitad de la totalidad de terrenos baldíos que hubiese en el Estado.

«La aplicacion de cada seccion de cinco mil seiscientas treinta y tres hectaras, tendrá lugar conforme vaya verificándose el deslinde de los terrenos baldíos, de tal modo, que las secciones que correspondan á la Empresa alternarán siempre con otras de iguales dimensiones que quedarán bajo el dominio de la República.

«Se procederá desde luego á la mensura de dichos terrenos baldíos por los ingenieros que nombre la Compañía concesionaria, asociándose de otro nombrado por el Ministerio de Fomento y pagado por la Compañía, cuya operacion se practicará durante el tiempo de la construccion del ferrocarril y ramales, y tres años y medio despues de construido. La Compañía no tendrá derecho á que se le apliquen por el título de la subvencion que establece este artículo, los terrenos que no estuvieren deslindados en estos plazos, á no ser que por razon de algun litigio que se suscite con motivo del deslinde y mensura de los terrenos baldíos, ó por cualquier caso fortuito ó de fuerza mayor, no pudiesen concluirse dichas operaciones en los términos expresados. En estos casos la Compañía concesionaria conservará el derecho de que se le apliquen los terrenos baldíos que se expresan en esta ley, aun cuando se midan y deslinden despues de los plazos señalados en este artículo.

«Segun se vayan construyendo porciones de ferrocarril de á cinco kilómetros cada una, se entregarán á la Compañía concesionaria las secciones de terrenos baldíos que le correspondan en virtud de este artículo, sin quedar obligada al pago de alcabala, ni de otro derecho por esta adquisicion, y los recibirá en propiedad y posesion perpetua para poder disponer de dichos terrenos como de cualquiera otra propiedad particular, y con las garantías que las leyes otorgan á todo propietario, no quedando sujeta dicha Compañía á otras restricciones, que á las de no poder enajenar esos terrenos, ó parte de ellos, á ningun extranjero en una zona de veinte leguas paralela á toda la línea divisoria con los Estados-Unidos del Norte, y á que el resto de los terrenos baldíos que se apliquen á dicha Compañía en todo el Estado de Sonora, no podrán ser enajenados á los ciudadanos naturales ó naturalizados de las naciones limítrofes del Norte de la República, sino con la autorizacion previa del Gobierno federal; cuyas restricciones se derivan del art. 2º de la ley de 1º de Febrero de 1856 y del art. 2º de la de 20 de Julio de 1863. Se considerarán baldíos para el efecto de esta ley, todos los terrenos que no correspondan á las poblaciones del Estado de Sonora como egidos legales, ó que no sean de propiedad particular, adquirida con arreglo á las leyes; y deberá hacerse la mensura de ellos de manera que á dichas poblaciones y á los particulares se les respeten los derechos que las leyes otorguen. El Gobierno federal se obliga á suspender desde ahora y á no hacer ninguna enajenacion de terrenos baldíos en el Estado de Sonora, hasta que se hayan entregado á la Compañía concesionaria todos los que puedan corresponderle por virtud de este contrato.

«Art. 20. Levantado que sea el plano de los terrenos que eligiere la Empresa, se numerarán las secciones que correspondan al Gobierno, procediéndose á esta operacion por la Compañía de acuerdo con el mismo Gobierno, y quedando del pleno dominio de la República las secciones que así le fueren señaladas, y las que serán siempre alternadas con las que correspondan á los concesionarios.

«Art. 21. Para la construccion y explotacion de las líneas de ferrocarril y telégrafo autorizadas por esta ley, se concede á la Compañía

el derecho de vía por la anchura de setenta metros en toda la extension de la línea y sus ramales. Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extension fijada, y los demas necesarios para estaciones, almacenes y edificios, depósitos de agua y demas accesorios indispensables del camino y de sus dependencias, se entregarán á la Compañía sin retribucion alguna y en propiedad perpetua. De la misma manera podrá la Compañía tomar de los terrenos nacionales, los materiales de toda especie que sean necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del camino y sus dependencias. La Compañía podrá tomar, conforme á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, necesarios para el establecimiento, reparacion de la vía y sus dependencias, estaciones y demas accesorios; y mientras esas leyes no se den por el Congreso de la Union, la Compañía se sujetará á las reglas siguientes:

«I. En el caso de no haber avenimiento entre la Compañía y el dueño de los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, el Ministerio de Fomento queda autorizado para decretar, á pedimento de la Empresa, la expropiacion de los bienes privados cuya ocupacion fuere necesaria.

«Estos serán ocupados mediante la previa indemnizacion que fijen dos peritos, nombrados uno por cada parte, los cuales antes de comenzar á actuar señalarán un tercero para que decida en caso de discordia. Si los peritos no estuvieren de acuerdo en la designacion del tercero, este será nombrado por el Ministerio de Fomento.

«II. Si el poseedor ó dueño de la propiedad fuere incierto ó dudoso, ya por causa de litigio ó por otro motivo, ó se negare á nombrar perito en juicio ó fuera de él, el Ejectivo autorizará la ocupacion, consignándose previamente en depósito por la Compañía la suma que para cada caso fije un perito nombrado por el mismo Ejecutivo, á reserva de completar, cuando se determinare el poseedor ó dueño, el mayor valor que en el juicio de peritos fuese ordenado conforme á la regla anterior, ó de recoger el exceso del depósito, si la declaracion fuere de menor suma.

«III. Los peritos, para hacer sus avalúos, tendrán en cuenta lo que paga por contribucion la cosa de cuya expropiacion se trate, y los daños que de la misma resulten al propietario.

«Art. 22. Los criaderos metálicos, así como los de carbon de piedra y sal, los mármoles y demas depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en la línea del camino y sus ramales, serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de tercero, con tal que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo á las leyes de Minería.

«Art. 23. Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y lo demas que sea preciso para la construccion y uso de la línea principal y ramales del ferrocarril y telégrafo autorizados por esta ley, lo mismo que los rieles, durmientes, clavos, locomotoras, trenes y demas accesorios, herramientas y útiles de trabajo, maquinaria para los talleres, fierro, puentes, casas para estaciones, oficinas y almacenes, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, carros, wagones, el alambre y aparatos telegráficos, y los demas materiales necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica, serán libres por el término de quince años, contados desde la fecha de esta ley, de toda clase de derechos de importacion ó aduana, y de alcabalas, contribuciones, peajes ó impuestos decretados hasta hoy ó que en lo de adelante se decreten por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos. Para el uso de estas exenciones se observarán las reglas que dicten los Ministerios de Hacienda y de Fomento. El camino mismo y sus dependencias naturales é indispensables, así como los capitales empleados en su construccion y explotacion, y las acciones de la Compañía, estarán exentos del pago de toda contribucion ó impuesto establecido, ó que en lo sucesivo se estableciere; así como del pago del papel sellado y timbre que debieran causarse por la Compañía durante el término de cincuenta años, contados desde la fecha de esta ley.

«Art. 24. Fijado definitivamente por la Compañía, con la aprobacion del Ministerio de Fomento, el punto de la frontera del Norte en que ha-

ya de terminar la vía férrea, queda autorizada para hacer en él las mejoras que fuesen necesarias para la seguridad y facilidad del tráfico, y podrá establecer almacenes y estaciones, así como un muelle y un dique en el puerto de Guaymas, cuyos planos presentará al Ministerio de Fomento para su aprobacion, cobrando por el uso de ellos una retribucion moderada y que se fijará con aprobacion del Ministerio de Fomento. La Compañía tendrá el derecho de adquirir y poseer el terreno necesario en la extremidad de la línea en la frontera del Norte, con el objeto de establecer almacenes, depósitos, talleres y demas obras necesarias para facilitar la construccion del camino en dicho punto de la frontera del Norte, y se habilitará este para el comercio nacional y extranjero, en el caso de que desde antes no lo hubiere sido.

«Art. 25. Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar y de cargas concejiles durante el tiempo que sirvieren en el camino, menos en el caso de guerra extranjera. Tendrá la Compañía la facultad de organizar el servicio anterior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales. La Compañía despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando ó cometa cualquier delito, y auxiliará á la autoridad para su aprehension. La Compañía queda obligada á cumplir, en la parte que le corresponda, los reglamentos que expida el Ministerio de Hacienda para impedir el contrabando y para la observancia de las leyes fiscales.

«Art. 26. El Gobierno federal y el gobierno del Estado de Sonora impartirán á la Compañía todo género de proteccion y auxilio, en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero, y lo mismo harán las autoridades locales, sin necesidad de órden ni requerimiento de los superiores.

«Art. 27. Los que robasen rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de

la Compañía y entregados al juez respectivo para que sean castigados segun la gravedad de su delito.

«Art. 28. Es de la responsabilidad de la Compañía cubrir los jornales de los trabajadores, el importe de los materiales y todos los gastos hechos en la construccion del camino, aun cuando los trabajos se ejecutaren por contratistas ó subcontratistas, pues estos lo hacen en representacion de la misma Compañía.

«Art. 29. Los buques que durante la construccion de la vía férrea, y cinco años despues, llegaren á Guaymas conduciendo para la Compañía del ferrocarril, carbon de piedra, rieles, materiales de construccion y demas efectos destinados para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica, estarán exentos por el término expresado, del pago de derechos de toneladas, faro, anclaje y demas derechos de puerto, y pagarán solamente el de practicaje, cuando lo pidieren. Si trajeren otras mercancías, no disfrutarán de estas exenciones en la parte que corresponda á las mercancías que no sean de la clase y para los efectos indicados.

«Art. 30. Las obligaciones que contrae la Compañía respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida el cumplimiento de las mismas obligaciones. La suspension durará solamente por el tiempo que dure el impedimento, debiendo la Compañía presentar al Ejecutivo federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de cuatro meses de haber empezado el impedimento. Por el solo hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del término señalado, no podrá ya alegarse por la Compañía en ningun tiempo, la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá la Compañía presentar al Gobierno federal las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo menos dentro de dos meses despues de haber cesado aquel, haciendo la expresada presentacion dentro de los cuatro meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á la Compañía el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo

sumo dos meses más. Se abonará tambien á la Compañía el tiempo que el Ejecutivo empleare en el exámen y aprobacion de los planos de que habla el art. 2º de esta ley, si este término fuere mayor del mes ó de los dos meses de que habla el mismo artículo.

«Art. 31. El Gobierno mexicano no exigirá ningun derecho por el simple tránsito de pasajeros, correspondencia y mercancías de uno á otro extremo de la línea de Guaymas á la frontera del Norte y vice versa, durante el período de cincuenta años, contados desde la fecha de la conclusion de esta línea; y todos los efectos y mercancías destinados solamente á atravesar el camino, y no para su consumo en el país, serán libres de toda especie de derechos de aduana y de puerto, así como de contribuciones é impuestos de toda clase, durante dicho término. El Ministerio de Hacienda fijará las formalidades que deban observarse en la descarga y carga de los efectos y mercancías á uno y otro extremo de la expresada línea, y en su conduccion por el ferrocarril, á fin de impedir cualquier fraude ó abuso que pudiere cometerse durante su tránsito por el territorio mexicano; pero esas formalidades ó precauciones serán tales, que no tiendan á demorar ni embarazar el puntual y rápido despacho y tránsito de los trenes y de las mercancías, equipajes y pasajeros. Además del precio de tarifa, la Compañía cobrará un aumento de cincuenta centavos por cada pasajero y por cada tonelada de mercancías de puro tránsito á través del país, y la Compañía recaudará este aumento por cuenta del Gobierno sin gravámen de este, verificándose cada semestre la liquidacion y entrega del saldo.

«Art. 32. Además de las otras obligaciones expresadas en esta ley, la Compañía tendrá las siguientes:

«I. No podrá trasportar ninguna fuerza armada extranjera sin expreso permiso del Gobierno federal.

«II. No podrá trasportar efectos pertenecientes á una potencia beligerante, ó declarados contrabando de guerra por las leyes de la República mexicana, sin expresa autorizacion del Gobierno federal.

«III. A los cuatro meses de la fecha de esta ley, dará la Compañía una fianza á satisfaccion del Gobierno, por valor de cincuenta mil pe-

sos, siendo indispensable este requisito para la existencia y validez de las concesiones hechas en esta ley, y perdiendo dicha Compañía la suma expresada en el caso de que no construya la línea principal de Guaymas á la frontera del Norte en los plazos expresados en los arts. 4º y 5º de esta ley.

«Art. 33. Las concesiones hechas en esta ley caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

«I. Por faltar á alguna de las obligaciones especificadas en las cláusulas del art. 32.

«II. Por no construir los primeros cincuenta kilómetros, los tramos de doscientos kilómetros cada dos años, y no concluir la línea principal de Guaymas á la frontera del Norte dentro de los plazos fijados en los arts. 4º y 5º

«III. Por enajenar ó traspasar esta concesion ó los derechos que de ella se derivan, á algun Gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirlo como socio en la Empresa.

«En cualquiera de los casos aquí especificados perderá la Compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá el Gobierno disponer á su arbitrio; pero la referida Compañía conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte del ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion, y de los terrenos baldíos que le correspondieren por los kilómetros de vía férrea que hubiese construido.

«Art. 34. La Compañía presentará al Ministerio de Fomento un informe anual, bajo protesta de ser verdadero, sobre el monto de las acciones emitidas; su deuda consolidada y flotante; los nombres y la residencia de los directores y empleados superiores de la Compañía; el número de kilómetros de camino construido y en explotacion cada año; una descripcion de las secciones de camino reconocidas y en vía de construccion; las sumas recibidas por pasajeros y por flete respectivamente; los gastos del camino en explotacion y sus accesorios; el número de pasajeros conducidos y la suma de flete trasportado, especificando la clase de carga conducida.

CAPÍTULO IV.

Tarifas.

«Art. 35. Las secciones de ferrocarril, segun fueren concluyéndose, serán inmediatamente examinadas por un ingeniero nombrado por el Ejecutivo, el cual, oido el parecer de aquel, autorizará ó no la explotacion del tramo. En este segundo caso, el Ejecutivo publicará el informe del ingeniero que haya practicado el reconocimiento, y las causas del disentimiento. Luego que se pongan al uso público los tramos del camino, la Compañía fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos y demas, no pudiendo exceder de los siguientes:

Por flete de cada tonelada de 20 quintales de efectos de 45,38 kilógramos cada una:

1ª clase.................................$ 00 10 por kilómetro.
2ª ,, ...,, 00 07 ,, ,,
3ª ,, ...,, 00 05 ,, ,,

Por trasporte de pasajeros:

1ª clase.................................$ 00 07 por kilómetro.
2ª ,, ...,, 00 04 ,, ,,

La Compañía no tendrá obligacion de recibir menos de 25 centavos por cualquiera cantidad de flete, ni menos de 10 centavos por un pasajero por cualquiera distancia.

«Art. 36. La Compañía tiene facultad para establecer sus tarifas de fletes y de pasajeros, con relacion á las dificultades y gastos de traccion de los diversos puntos de la línea, sin necesidad de guardar proporcion al número de kilómetros de toda la vía, con tal que el flete ó pasaje no exceda en ningun kilómetro del máximum fijado en el artículo anterior y en el siguiente.

«Art. 37. Se establecerán tarifas especiales, que se someterán á la aprobacion del Gobierno, para los objetos ó efectos que por no deber

prudencialmente sujetarse á peso ó medida, tengan que pagar un flete superior al del art. 35.

«Art. 38. Si la Compañía modificare sus tarifas, que contengan precios menores que el máximum fijado en este contrato, ó menores que el máximum que pueda establecerse despues de un año, conforme al art. 39, no podrá comenzar á regir la alteracion que hiciese, subiendo las tarifas de mercancías dentro del máximum, sino despues de cuatro meses de avisar al público, ó dentro de dos si las bajase.

«Art. 39. Un año despues de concluida la vía total y de haber sido puesta en explotacion, la Compañía, de acuerdo con el Ejecutivo, podrá modificar las tarifas de mercancías y pasajeros en lo que sea necesario, hasta cubrir á los accionistas la utilidad, por lo menos, de un 10 por 100 anual del capital social de la Empresa.

«La distribucion de efectos en las tres clases de las tarifas de mercancías, se hará de acuerdo con el Gobierno cada dos años, á contar desde la conclusion del camino, á no ser que para este efecto la ley señale en lo futuro períodos mayores.

«Desde que comience la explotacion del camino hasta Hermosillo, y sucesivamente la de las demas secciones, los cereales nacionales, los rieles y materiales para ferrocarriles, se conservarán siempre en la tercera clase.

«Art. 40. El Gobierno general disfrutará en la conduccion de tropas, trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas y cualquier otro objeto ó efectos destinados al servicio militar, que se conduzcan de uno á otro punto de las líneas de la Compañía, así como en el pasaje de fuerzas militares, la baja de un 50 por 100 sobre los precios que se cobren, segun la tarifa general fijada en esta ley. La misma baja de un 50 por 100 se hará en el pasaje de militares y empleados federales que caminen por objeto de servicio público; pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, se establecerán, con aprobacion del Ejecutivo, los reglamentos convenientes, quedando estipulado que en cada marcha de tropas ó conduccion de trenes, municiones ó efectos militares y de pasaje, se dará por el Gobierno ó por los funcionarios superiores

autorizados para este objeto por el Gobierno, una órden especial para los directores de la línea.

«Art. 41. Por el término de quince años, contados desde la publicacion de esta ley, la Compañía hará gratis en sus líneas de ferrocarril, segun se vayan poniendo en explotacion, la conduccion de correspondencia, impresos y empleados despachados por la Administracion de Correos en el servicio de la misma; pero ese servicio se hará de manera que no se introduzca por ese motivo ninguna variacion en los reglamentos y disposiciones de la Compañía, sobre las horas de salida y detencion en los puntos que tenga á bien fijar.

«Pasados los quince años, el servicio de correos por las líneas de la Compañía será materia de contrato.

«Este contrato surtirá sus efectos en cuanto á la suspension por parte del Ejecutivo, de toda enajenacion de terrenos baldíos situados en el Estado de Sonora, conforme á lo estipulado en el art. 19, desde el 11 de Diciembre de 1874, en cuya fecha fué celebrado entre el Ejecutivo y el concesionario.

«Palacio del Poder Legislativo de la Union. México, Mayo 29 de 1875. —*Julio Zárate*, diputado presidente.—*J. V. Villada*, diputado secretario.—*Antonio Gomez*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Poder Ejecutivo en México, á 16 de Junio de 1875.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y demas fines.

Independencia y libertad. México, Junio 17 de 1875.—*Balcárcel.*

Decreto.—Noviembre 3 de 1875.

Se proroga hasta el 17 de Enero de 1876 el plazo para otorgar la fianza, concedido al Sr. David Boy le Blair por la ley de 16 de Junio del presente año.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 2ª—El Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de los Estados-Unidos Mexicanos ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de los Estados-Unidos Mexicanos decreta:

«Artículo único. Se proroga hasta el 17 de Enero de 1876 el plazo para otorgar la fianza, concedido al C. David Boy le Blair por la fraccion 3ª del art. 32 de la ley de 16 de Junio del presente año, que autorizó al citado Blair para construir un ferrocarril desde el puerto de Guaymas hasta la frontera Norte del Estado de Sonora, limítrofe con los Estados Unidos en el territorio de Arizona.

«Dado en México á 3 de Noviembre de 1875.—*Julio Zárate*, diputado presidente.—*Manuel Romero Rubio*, senador presidente.—*A. Riba y Echeverría*, diputado secretario.—*D. Balandrano*, senador secretario.»

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del poder Ejecutivo en México, á 3 de Noviembre de 1875. —*Sebastian Lerdo de Tejada.*— Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Noviembre 3 de 1875.—*Balcárcel.*—C. . . . .

SUELDOS.

Circular.—Setiembre 19 de 1868.

El sueldo que deben disfrutar los directores es el de 150 pesos.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 5ª—Circular núm 88.—Esta Tesorería ha visto en las cuentas que han remitido los directores de caminos, que algunos se datan los cien pesos que el Ministerio de Fomento

les ha señalado para gastos, sin comprobar su distribucion, fundándose en que el mismo Ministerio los autorizó para hacerla como lo creyeran conveniente.

Cierto es que tienen tal autorizacion, pero no lo es que no haciéndose esos gastos, ú omitidos en parte, puedan los directores datárselos, porque esto equivaldria á percibir mayor cantidad que la de ciento cincuenta pesos al mes, que por sueldo les ha señalado el repetido Ministerio, perjudicándose tal vez el servicio público por la falta de un sobrestante mayor que en algunos caminos podrá ser indispensable, así como puede serlo el escribiente.

Además, en la planta de empleados, sueldos y gastos que tienen señaladas las direcciones de caminos, se dice expresamente que los cien pesos de que se trata, se distribuirán entre el sueldo del sobrestante mayor, escribiente y gastos de escritorio, lo que quiere decir que tienen una especial aplicacion, y que por consiguiente los directores no pueden dejar de hacerla y comprobarla con los recibos correspondientes.

Fundado en esta disposicion, he creido necesario dirigirme á los ciudadanos directores por medio de esta circular, para advertir á los que les comprenda, que esta Tesorería no admitirá la data de dichos cien pesos, sino cuando se acredite su inversion, pues en el caso de que esto no se haga, deberá entenderse que no ha habido necesidad de hacer tales gastos, y entonces el todo ó la parte que no se compruebe, quedará á beneficio del Erario.

Independencia y libertad. México, Setiembre 19 de 1868.—*M. P. Izaguirre.*—C. director del camino de.....

Circular.—Marzo 7 de 1872.

Sueldo que debe abonarse á los empleados que salen del lugar de su residencia á causa de alguna perturbacion de la paz pública.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm 301.—Habiéndose consultado al Supremo Gobierno qué sueldo debe abonarse á los empleados que se han separado de sus destinos á causa de la revo-

lucion, se ha servido resolver, en suprema órden de 6 del actual, lo que sigue:

«El motivo por que deben abonarse dos terceras partes de su sueldo á los empleados que salen del lugar de su residencia, á causa de alguna perturbacion de la paz pública, es por la obligacion que tienen de no permanecer en lugar ocupado por el enemigo, y por el servicio público que puedan prestar.—En consecuencia, faltando esas dos circunstancias, quedarán los empleados que no puedan prestar servicio alguno, en aptitud de disponer de su persona como cualquier ciudadano.—Dígolo á vd. por acuerdo del Presidente, en respuesta á su oficio relativo número 368, de 17 del próximo pasado.»

Comunícolo á vd. para su cumplimiento, bajo el concepto de que para verificar el pago de las dos terceras partes que previene la suprema órden inserta, ha de acreditarse que en los interesados concurren las dos circunstancias que determina la superioridad.

Independencia y libertad. México, Marzo 7 de 1872.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano.....

Circular.—Diciembre 18 de 1872.

Que si la cantidad que durante el mes se abone á un camino por cuenta de su asignacion no sea bastante para cubrir los sueldos de los empleados y destinar la parte conveniente de ella á la ejecucion de los trabajos, los sueldos no se paguen en su totalidad, sino que este pago se verifique en la parte proporcional correspondiente.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 328.—El C. Ministro de Fomento, en suprema órden fecha 6 del actual, me dice lo siguiente:

«A consecuencia de las circunstancias políticas del país durante el año que acaba de trascurrir, y de las escaseces del Erario federal como resultado de aquellas circunstancias, los caminos nacionales estuvieron abandonados durante algun tiempo, sin ejecutarse en ellos ni aun las obras de reparacion más necesarias. Esta suspension de trabajos no solo causaba perjuicio notable al tráfico, por el pésimo estado en que llegaron á encontrarse las carreteras durante la última estacion de lluvias.

sino que producian pérdidas positivas y cuantiosas á la nacion por la destruccion de las obras ya ejecutadas y á cuya conservacion no se atendia por la falta absoluta de recursos.—Atendiendo á esto, acordó el C. Presidente que se ministraran á los caminos las asignaciones reducidas que hoy tienen señaladas, y que, aunque tan cortas, sirvieran á lo menos para atender á las obras de reparacion más urgentes; pero la mente del Gobierno quedaria nulificada si aquellas sumas se destinan á cubrir los sueldos de los directores y pagadores respectivos; en cuya virtud ha acordado el C. Presidente diga á vd., que libre las órdenes para que siempre que la cantidad que durante el mes se abone á un camino por cuenta de su asignacion no sea bastante para cubrir los sueldos de empleados y destinar la parte conveniente de ella á la ejecucion de los trabajos, los sueldos no se paguen en su totalidad, sino que este pago se verifique en la parte proporcional correspondiente.»

Trasládolo á vd. para su inteligencia y debido cumplimiento, previniéndole acuse recibo de la presente.

Independencia y libertad. México, Diciembre 18 de 1872.—*M. P. Izaguirre.*—C. pagador del camino de.....

Circular.—Diciembre 18 de 1872.

Que no se aplique al pago de sueldos de los empleados de caminos, más cantidad que la que corresponda á los meses que vayan venciéndose.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 329.—El C. Ministro de Fomento, en suprema órden fecha 6 del actual, me dice entre otras cosas lo siguiente:

«Que por esta Tesorería se disponga que no se aplique al pago de sueldos de los empleados de caminos, más cantidad que la que corresponda á los meses que vayan venciéndose, y poder así destinar á la ejecucion de los trabajos prácticos la mayor suma de las cortas asignaciones que hoy reciben.»

Lo que traslado á vd. para su inteligencia y exacto cumplimiento, previniéndole acuse recibo de la presente.

Independencia y libertad. México Diciembre 18 de 1872.— *M. P. Izaguirre.*— C. pagador del camino de.....

TABASCO y CHIAPAS.

Comunicacion.—Enero 21 de 1868.

Nombramiento de D. José Payan para director del camino de Tabasco á Chiapas, y sumas que se destinan para este objeto.

Desde que en 10 de Setiembre del año próximo anterior presentó esa comision su exposicion al Supremo Gobierno, relativa á la construccion de un camino de San Juan Bautista á Tuxtla Gutierrez, la tomó en consideracion el C. Presidente de la República, animado siempre del deseo de promover el bienestar de los pueblos; pero estándose entonces trabajando en determinar la manera de sustituir el odioso impuesto de peajes con otro menos oneroso para el comercio, dispuso que se difiriera todo acuerdo sobre este asunto, hasta que aquella quedara resuelta. Verificado ya esto por la ley de 19 de Noviembre último, ha acordado el mismo Supremo Magistrado, que se atienda á los deseos de los Estados de Tabasco y Chiapas, y que para dirigir los trabajos del camino se nombre á D. José D. Payan, hijo de Tabasco y residente en San Juan Bautista.

Todo lo que tengo la honra de comunicar á vdes. como resultado de su referida exposicion.

Independencia y libertad. México, Enero 21 de 1868.—*Balcárcel.*—CC. Juan Sanchez Azcona y Eusebio Castillo.— Presente.

TAMAULIPAS.

Julio 18 de 1842.

Comunicacion previniendo al gobernador de Tamaulipas lleve á efecto su disposicion para construir una calzada desde Santa-Anna hasta el camino viejo de Altamira.

Dí cuenta al Exmo. Sr. Presidente provisional de la República con la nota de V. E. núm. 28, de 6 de Diciembre último, en que expone las

razones que tuvo presentes para expedir el decreto de 15 de Octubre para la apertura del camino desde el puente de la cortadura de Tampico hasta unirlo con el antiguo de Altamira; y despues de haber oido el parecer del señor director general de caminos, se ha servido acordar conteste á V. E., como lo hago, que queda autorizado ese gobierno para llevar á efecto los disposiciones del referido decreto, estableciendo una buena calzada entre Santa-Anna y el camino viejo de Altamira, para facilitar la comunicacion con este punto y el de la Barra, dictando las providencias más eficaces para que los fondos de la contribucion impuesta con tal fin no se distraigan de su objeto, sino antes bien se le reintegre de las cantidades que, segun informa V. E., han tomado diversas autoridades para gastos, á los motivos de su imposicion.—Exmo. Sr. Gobernador del Departamento de Tamaulipas.

Decreto.—Octubre 25 de 1842.

Se manda establecer un camino desde el puerto de Santa-Anna de Tamaulipas hasta San Luis Potosí, estableciendo un impuesto de avería sobre todo lo que se introduce por aquel puerto.

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA*, *etc.*, *sabed:*

«Que considerando no solo la utilidad que resulta al comercio, y comodidad y ventajas al público, sino la necesidad que existe de construir un camino en los términos que ha detallado el decreto general de la materia; atendiendo á las ventajas que reportará el servicio de la nacion en todos los ramos de la administracion con el indicado camino. y teniendo presente que para consiguir su más pronta construccion, es conducente excitar el espíritu de empresa, he tenido á bien, en uso de la facultad que me concede la sétima de las bases adoptadas en Tacubaya y juradas por los representantes de los Departamentos, decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se procederá desde luego á la construccion de un camino desde el puerto de Santa-Anna de Tamaulipas á la ciudad de San Luis Potosí.

«Art. 2º Para subvenir á los gastos que demanda la expresada obra, se establece el impuesto de un 2 por 100 de avería á los géneros, frutos y efectos que se importen por el citado puerto, cuyo cobro hará la aduana marítima en los mismos términos que dispuso el art. 3º del decreto de 31 de Mayo último, con respecto al mismo derecho de avería, establecido en Veracruz para los objetos que refiere el citado decreto.

«Art. 3º La exaccion del mencionado derecho de avería tendrá su verificativo en cuanto á los efectos que se conduzcan en buques procedentes de los puertos de las Antillas, Centro-América y Estados-Unidos del Norte, á los cuarenta y cinco dias de publicado este decreto en la capital de la República, y á los tres meses los que lleguen de los puertos de Europa y de los Estados de Sud-América.

«Art. 4º En el punto que el Gobierno juzgue más oportuno, se establecerá un presidio, bajo la organizacion que estime conveniente, cuyos gastos se costearán del expresado ramo de avería.

«Art. 5º El Gobierno oirá las proposiciones que quieran hacer los particulares para encargarse de la ejecucion de los arts. 1º y 4º de este decreto; y en caso de juzgar ventajosa alguna de dichas proposiciones, podrá celebrar la correspondiente contrata, exigiendo las seguridades necesarias, así del puntual cumplimiento de la Empresa, como de los fondos que se designan para el efecto.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.»

Marzo 1º de 1866.

Se aprueba el gasto de 1307 pesos 16 cs. que se han invertido en componer el camino de Tula de Tamaulipas.

Ministerio de Fomento.—México, 1º de Marzo de 1866.—S. M. el Emperador, con fecha 26 de Febrero anterior, se sirvió expedir el acuerdo que sigue:

«Aprobamos el gasto de mil trescientos siete pesos diez y seis centavos que la Prefectura política del Departamento de San Luis Potosí ha

invertido en componer el camino de Tula de Tamaulipas, para facilitar el paso de los trasportes del ejército frances.» — El Subsecretario interino de Fomento, *Francisco Jimenez.*

PRESIDIOS en Tamaulipas. Véase PRESIDIOS.

TARIFA para la clasificacion de efectos. Véase la tarifa de 24 de Abril de 1869 en la palabra MÉXICO Á VERACRUZ.

TECOLUTLA y TAMPICO

al puerto de San Blas.

Decreto.— Diciembre 17 de 1870.

Se concede permiso á la Compañía que organicen los Sres. Antonio D. Richards, Santiago Smith y José Brennan, para establecer una vía de comunicacion interoceánica desde cualquier punto situado entre las barras de Tecolutla y Tampico en el Golfo de México, hasta otro que se halle entre la de Zacatula y el puerto de San Blas en el Océano Pacífico.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.— El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

CAPÍTULO I.

Del permiso, plazo y trayecto para el establecimiento de la vía.

«Art. 1º Se concede permiso á la Compañía que organicen los Sres. Antonio D. Richards, Santiago Smith y José Brennan, para establecer una vía de comunicacion interoceánica desde cualquier punto situado entre las barras de Tecolutla y Tampico, en el Golfo de México, hasta otro que se halle entre la de Zacatula y el puerto de San Blas en el Océano Pacífico, sin que este permiso importe un privilegio exclusivo.

«La comunicacion interoceánica se establecerá por medio de un ferrocarril y telégrafo, y por la navegacion de las corrientes ó depósitos de agua en que fuere posible, quedando al arbitrio de la Empresa utilizarlas ó no; pero en el primer caso deberá ejecutar á su costa las obras necesarias para que por dichas corrientes ó depósitos de agua puedan navegar libremente embarcaciones cuyo calado no sea mayor de cuatro metros.

«Art. 2º La Empresa podrá adoptar para el ferrocarril y el telégrafo el trayecto que más le convenga, con la sola obligacion de enlazar á la ciudad de México con los extremos, ya sea por la vía principal, ó ya por medio de ramales.

«La Empresa dará al Gobierno aviso oportuno del tiempo y lugar en que hayan de comenzar los reconocimientos del terreno, en cuyas operaciones aquel se hará representar por el comisionado ó comisionados que juzgue necesarios, pagándose por la Empresa los honorarios de estos.

«El Gobierno hará que los comisionados se encuentren en el lugar designado para dar principio á sus operaciones, á más tardar un mes despues de haber recibido el aviso correspondiente.

«Art. 3º La vía principal se dividirá en dos secciones, una del Golfo á la ciudad de México, y otra de México al Pacífico. Si la Empresa quisiere construir, como dependientes de la primera seccion, ramales para las ciudades de Pachuca y Querétaro, y como dependientes de la segunda, otros dos para Morelia y Guadalajara, gozará de las mismas franquicias, ventajas y subvenciones que esta ley otorga para la vía principal; pero tendrá la obligacion de declarar si construye los dos primeros ramales, ó uno de ellos, dentro de tres años, y dentro de nueve, si construyere el de Morelia, ó el de Guadalajara, ó ambos.

«Los plazos á que esta ley se refiere, serán contados desde su publicacion, exceptuándose aquellos á que se señala otra época determinada.

«Art. 4º Los planos y perfiles de la seccion primera estarán levantados y sometidos á la aprobacion del Ministerio de Fomento dentro de dos años, y dentro de cuatro los de la segunda. La presentacion de los planos y perfiles de los ramales, podrá hacerse dentro de los mismos

plazos de tres y nueve años que fija el art. 3º para que la Empresa declare si se obliga ó no á la construccion de dichos ramales. Seis meses despues de espirados estos plazos, se habrán comenzado los trabajos respectivos.

«Dentro de seis años se concluirá y pondrá en explotacion una seccion de la vía; dentro de doce la otra, y en cada año un tramo de cincuenta kilómetros por lo menos. Los ramales deberán estar concluidos y puestos en explotacion, tres años despues que la seccion á que correspondan.

CAPÍTULO II.

Auxilios ministrados por la nacion.

«Art. 5º Durante veinte años podrá la Empresa importar libres de derechos el alambre y aparatos telegráficos, carbon de piedra, carruajes, clavos, durmientes, locomotivas, plataformas, rieles y demas materiales que el Ministerio de Fomento declare necesarios para la construccion, reparacion y explotacion del ferrocarril y línea telegráfica. Para el uso de este permiso se observarán las reglas y limitaciones que dicten los Ministerios de Fomento y de Hacienda.

«Los capitales empleados en la construccion de la vía interoceánica de comunicacion, así como de sus dependencias naturales ó indispensables, estarán exentos del pago de toda contribucion ó impuesto establecido, ó que en lo sucesivo se estableciere en la República, durante veinte años.

«Art. 6º Podrá la Empresa tomar los terrenos de propiedad federal que fueren necesarios para el establecimiento de la vía y de sus dependencias, como tambien los materiales de construccion que en ellos se encuentren.

«Si durante la construccion de la vía, los dichos terrenos pasaren á ser de propiedad particular, la Empresa conservará el derecho de seguir tomando estos materiales, con excepcion de la madera y leña, hasta el término del establecimiento de la comunicacion interoceánica, con tal

que los haya estado ya tomando antes de ser enajenados por el Gobierno los terrenos en que se hallen.

«La Empresa podrá tomar los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, necesarios para el establecimiento de la vía, conforme á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública.

«Art. 7º Como auxilio para el establecimiento de la vía, recibirá la Empresa hasta cuatro mil hectaras de terrenos baldíos por cada kilómetro de ferrocarril y telégrafo que se ponga en explotacion, con tal que los terrenos que reciba no lleguen á la mitad de los que existen en los Estados que toque ó atraviese el camino de fierro.

«Estos terrenos se tomarán de preferencia de los que se encuentren en una faja de cuarenta kilómetros de ancho, á cada lado del ferrocarril: serán deslindados á expensas de la Empresa, y divididos en cuanto fuere posible, en lotes cuadrados de mil metros por lado, haciendo que los lados coincidan con los meridianos y paralelos de la tierra. Los lotes serán señalados por una numeracion progresiva á lo largo de la vía, comenzando en cada deslinde por el número 1 y por el extremo N. E. De los lotes en que cada baldío fuere dividido, conservará la nacion los que tengan los números impares, y entregará á la Compañía los pares. Al derredor de cada lote se dejará un camino de diez metros de ancho. Las fracciones de figura irregular que resulten, se dividirán cada una en dos partes de igual superficie, de las cuales tomará una el Gobierno, y la otra pertenecerá á la Empresa.

«Art. 8º Los deslindes podrán comenzarse luego que los planos de la vía férrea hayan sido aprobados, pero la Compañía no podrá entrar en posesion de las tierras, sino cuando haya puesto en explotacion el tramo á que ellas correspondan; y si á los veinte años de haberlas recibido no se han puesto en explotacion por tercer poseedor, á lo menos las dos terceras partes de ellas, volverá á la propiedad de la nacion la parte restante. Los juicios de deslinde se sustanciarán conforme á las leyes vigentes, sin privarse á nadie de la propiedad que alegare, antes de ser vencido en juicio; pudiendo el Gobierno hacerse representar por medio

de comisionados, y cuidando de facilitar á la Compañía los datos existentes en sus archivos.

«Si el Gobierno mexicano juzgase conveniente subvencionar con tierras baldías algun otro ú otros ferrocarriles que puedan tocar ó atravesar á los que son objeto de la presente ley, dichas tierras se entregarán de preferencia á aquella Empresa que por la construccion respectiva hubiese adquirido prioridad de derechos. En caso de que á una Empresa deban pertenecer terrenos deslindados por otra, la que entre en posesion pagará el costo del deslinde.

«Art. 9? Los criaderos metálicos, los de carbon de piedra y sal, los mármoles y demas depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hagan en la línea del camino ó sus ramales, serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de tercero, con tal que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo á las Ordenanzas de Minería.

CAPÍTULO III.

Condiciones relativas al servicio público y al trasporte de mercancías y pasajeros.

«Art. 10. La Compañía podrá poner en explotacion los tramos que vaya construyendo, previo reconocimiento hecho á sus expensas por ingenieros nombrados por el Gobierno, el cual, oido el parecer de estos, autorizará ó no la explotacion del tramo. En caso de no autorizar la explotacion, el Gobierno publicará el informe del ingeniero que haya intervenido, y las causas de disentimiento.

«Art. 11. Las vías férreas que en lo de adelante se construyan, podrán enlazarse con las que son objeto de la presente ley, y sobre estas podrán circular los trenes pertenecientes á otras Empresas, bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, cobrándose por este uso de las vías y de sus dependencias, una cantidad que no exceda de 60 por 100 de lo que con arreglo á la tarifa respectiva debiera importar el flete de los efectos trasportados. Además, la Empresa tendrá derecho de cobrar retribucion:

«I. Por el almacenaje de las mercancías que por más de veinticuatro horas permanezcan en sus depósitos, en cuotas moderadas.

«II. Por la conduccion de pasajeros.

«III. Por el trasporte de mercancías.

«IV. Por la trasmision de telégramas.

«Los fletes y pasajes serán precisamente proporcionales á las distancias, y no podrán exceder de los que expresan las tarifas siguientes:

«Tránsito.—Sesenta por ciento del monto del flete, computado conforme á la tarifa correspondiente.

«Pasajeros.—Primera clase, cuatro centavos por kilómetro.

«Idem.—Segunda clase, tres idem idem.

«Mercancías.—Primera clase, treinta centavos tonelada en cuatro kilómetros.

«Mercancías.—Segunda clase, veinte idem idem.

«Idem.—Tercera clase, diez idem idem.

«Telégramas.—Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras además de la fecha, direccion y firma, y se trasmita á una distancia hasta de cien kilómetros, veinticinco centavos. Por cada ocho kilómetros más de distancia, un centavo.

«Por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez primeras, se pagará cuando más la vigésima parte de lo que en razon de la distancia le corresponda.

«Art. 12. El trasporte de tropas, material de guerra, ingenieros, agentes y comisionados en servicio público, la trasmision de mensajes telegráficos y cualquiera otro servicio del Gobierno federal, se hará por la mitad de la cuota que corresponda segun la tarifa comun.

«La correspondencia, impresos y empleados despachados por las administraciones de correos, serán conducidos gratis. A los efectos nacionales que se trasporten hasta cualquiera de los extremos ó intermedios de la vía, se les hará un descuento de 30 por 100 en el flete, aunque este no llegue al mayor que esta ley autoriza, y lo mismo se verificará respecto del derecho de tránsito.

«Art. 13. Durante cincuenta años, el Gobierno mexicano no exigirá

ningun derecho por el simple tránsito de pasajeros, correspondencias ó mercancías de uno á otro extremo de la vía de comunicacion interoceánica; estas mercancías serán conducidas en trenes especiales, y bajo las reglas que dicte el Ministerio de Hacienda, á fin de impedir cualquier fraude ó abuso que pudiera cometerse; y la Empresa pagará todos los gastos que se eroguen para la vigilancia de dichas mercancías, durante su tránsito por el territorio mexicano.

«El tránsito de correspondencia y mercancías con la exencion de derechos de que habla este artículo, solo se permitirá desde que se ponga en explotacion el total de la vía interoceánica.

CAPÍTULO IV.

Obligaciones impuestas á la Empresa.

«Art. 14. La Empresa ó Compañía que formen los concesionarios, es y será siempre mexicana, aun cuando se forme en el extranjero, y estará sujeta á la jurisdiccion de los tribunales de la República, en todo aquello cuya causa y accion tenga lugar dentro de su territorio. Ella misma, y todos los extranjeros y los sucesores de estos que tomaren parte en la Empresa, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo cuanto á ella se refiera; nunca podrán alegar respecto de los títulos relacionados con la Empresa, derecho de extranjería, bajo cualquier pretexto que sea; solo tendrán los derechos y medios de hacerlos valer, que las leyes de la República conceden á los mexicanos.

«Art. 15. Ni los concesionarios, ni la Compañía que ellos formen, podrán traspasar, enajenar, ni hipotecar las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni sus propiedades anexas, á ningun gobierno extranjero, siendo nula la enajenacion é hipoteca que se hiciere contra esa prevencion.

«Tampoco podrán, ni los concesionarios ni la Compañía, admitir en ningun caso como socio á un gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente nula cualquiera estipulacion que se hiciere en tal sentido.

«Se autoriza sin embargo á la Compañía para expedir y vender libremente acciones, bonos y obligaciones ó pagarés, y á hipotecar el ferrocarril, línea telegráfica y sus dependencias, con tal que la hipoteca se constituya á favor de individuos ó asociaciones particulares.

«Art. 16. La Empresa establecerá en la capital un apoderado ámplia y suficientemente autorizado é instruido, para entenderse con el Gobierno federal y demas autoridades de la República, en todos los negocios que se refieren á las obligaciones que por esta ley se le imponen.

«Art. 17. Las obligaciones que contraen los concesionarios respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida directa y absolutamente el cumplimiento de tales obligaciones; la suspension durará solo por el tiempo que dure el impedimento, debiendo los concesionarios ó la Compañía presentar al Gobierno federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento: solo por el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del tiempo señalado, no podrá ya alegarse por la Compañía en ningun tiempo, la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá la Compañía presentar al Gobierno federal las noticias y pruebas de que los trabajos han comenzado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo menos dentro de dos meses despues de haber cesado, haciendo la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á la Empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.

CAPÍTULO V.

Cláusulas diversas.

«Art. 18. Además de las que expresan los artículos anteriores y posteriores, la Compañía tendrá las obligaciones siguientes:

«I. No podrá trasportar ninguna fuerza armada extranjera, sin expreso permiso del Gobierno federal.

«II. No podrá trasportar efectos pertenecientes á un beligerante ó declarados contrabando de guerra por las leyes de la República mexicana, sin expresa autorizacion del Gobierno federal.

«III. Despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó cometa cualquier delito, y auxiliará á las autoridades para su aprehension.

«IV. Pondrá en ejecucion las disposiciones que dicte el Ministerio de Hacienda, para que todo pasajero ó negociante observe las leyes aduanales de la República.

«Art. 19. A los ocho meses de la fecha de esta ley, los concesionarios ó la Compañía que ellos formen darán una fianza á satisfaccion del Ejecutivo por valor de doscientos mil pesos; siendo indispensable este requisito para la existencia y validez de las concesiones hechas en esta ley, y perdiendo los interesados la suma expresada, en caso de que dentro de los plazos señalados en el art. 4º no cumplan con las obligaciones de presentar los planos de las obras del ferrocarril, ó de concluirlas ó ejecutarlas en los términos que en él se señalan.

«Art. 20. Las concesiones hechas por esta ley, caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

«I. Por no entregar la fianza de que habla el art. 19.

«II. Por no presentar los planos ó por no ejecutar las obras dentro de los plazos fijados en el art. 4º

«III. Por faltar á alguna de las obligaciones detalladas en el art. 18.

«IV. Por enajenar ó traspasar la concesion ó los derechos que de ella se derivan, á algun Gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirle como socio en la Empresa.

«En cualquiera de los casos especificados en este artículo, perderá la Empresa las concesiones otorgadas por esta ley, de las cuales podrá el Gobierno disponer á su arbitrio; pero la dicha Empresa conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion, y de los baldíos que por la parte de camino construido le correspondan. El Gobierno de la República,

ó el individuo ó Compañía á quien este conceda tal derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, hecho segun el valúo que al efecto se practicará por dos peritos, nombrados uno por cada parte, los cuales antes de comenzar á actuar, designarán un tercero para que decida en caso de discordia.

«Art. 21. Por lo menos una mitad de los ingenieros, empleados y operarios que se ocupen en la construccion y explotacion del ferrocarril y telégrafo, y de sus ramales, serán mexicanos.

ARTICULO TRANSITORIO.

«En caso de que esta concesion fuere declarada caduca, por no entregarse la fianza de que habla el art. 19, se faculta al Ejecutivo para adjudicarla á cualquiera otra Empresa, hasta un año despues de que se haya hecho la declaracion de caducidad.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Diciembre 10 de 1870. — *José María Lozano*, diputado presidente. — *Jesus Alfaro*, diputado secretario. — *Protasio P. Tagle*, diputado secretario.»

Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno nacional en México, á 15 de Diciembre de 1870. — *Benito Juarez.* — Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio. — Presente.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes.

Independencia y libertad. México, Diciembre 17 de 1870. — *Balcárcel.*

TEHUACAN A OAXACA.

Mayo 1º de 1871.

Bases para la contrata del camino de Tehuacán á Oaxaca.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Bases para la contrata del camino de Tehuacán á Oaxaca.

1ª El C. José Vicente Perez se obliga á ejecutar las obras necesarias para dejar transitable para carruajes el camino de Tehuacán á Oaxaca, conforme á las siguientes condiciones:

2ª El contratista recibirá con tal objeto la suma total de 30,000 pesos en mensualidades de 5,000 pesos cada una, en los meses que aun faltan para la terminacion del actual año económico. En el próximo año fiscal, las mensualidades se arreglarán á la asignacion que el Congreso tenga á bien señalar para este camino.

3ª El contratista se compromete á realizar la obra por la suma referida, y afianzará, á satisfaccion del Ministerio, el cumplimiento de este contrato.

4ª La anchura del camino será de diez metros, excepto en los terrenos montañosos ó de roca, en los que la anchura mínima podrá ser de siete metros.

5ª Las pendientes no excederán de diez por ciento.

6ª La superestructura, ya sea de una ó de dos pendientes, se dispondrá de manera que no se depositen en ella las aguas, estableciéndose los desagües que fueren necesarios para proporcionar á aquellas una salida fácil y violenta.

7ª Cuando la carretera se construya en roca, se igualará su piso para facilitar el tránsito.

8ª Los muros de revestimiento construidos de mampostería seca en los voladeros, tendrán el talud de $\frac{1}{6}$ por lo menos.

9ª En las laderas la calzada tendrá su pendiente trasversal hácia la

montaña, para evitar el riesgo inherente á su inclinacion en sentido contrario.

10ª El Ministerio de Fomento nombrará un ingeniero que inspeccione los trabajos de construccion y que reciba la carretera ya concluida, cuidando de que se construya con arreglo á las bases respectivas de este contrato.

11ª Las obras todas á que este contrato se refiere, estarán terminadas precisamente á los seis meses de firmada la escritura respectiva.

12ª Siempre que dejare de cubrirse al contratista alguna mensualidad, se entenderá prorogado el plazo de que trata la base anterior, por un tiempo igual al que durare la suspension del pago.

México, Mayo 1º de 1871.

Es copia. México, Mayo 30 de 1871.—*F. Diaz Covarrúbias.*

TEJAS.

Mayo 29 de 1873.

Contrato celebrado por el Supremo Gobierno con el representante de la Compañía del ferrocarril internacional de Tejas, para los arreglos relativos á la construccion del camino de fierro que ha de terminar en la costa del Pacífico.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Contrato celebrado entre el Ministerio de Fomento y el representante de la Compañía del ferrocarril internacional de Tejas.

Art. 1º Se autoriza á la Compañía del ferrocarril internacional de Tejas para construir y explotar una línea de ferrocarril y su correspondiente telégrafo desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico y hasta el Rio Bravo del Norte.

La línea desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico seguirá la direccion que conforme á los reconocimientos de la Compañía, aprobados por el Ministerio de Fomento, apareciere ser la más á propósito para poner á la capital de la República en comunicacion, sea por medio de la línea principal ó de los ramales necesarios, tan inmediatos como fuere

practicable, con las ciudades de Querétaro, Celaya, Salamanca, Morelia, Toluca (si no estuviese terminada la línea que se construya actualmente), Guanajuato, Silao, Leon, Lagos y Guadalajara, y para que en conexion con el ferrocarril de Veracruz, forme una línea interoceánica desde el Golfo de México al Pacífico, que terminará en el puerto de San Blas ó en cualquiera otro punto de la costa del Pacífico, comprendido desde el puerto del Manzanillo al de Mazatlan, que, despues de practicados los reconocimientos necesarios, fuere escogido como el más á propósito por la Compañía, con la aprobacion del Ministerio de Fomento.

La línea hasta el Rio Bravo del Norte (Rio Grande) partirá de la línea antes mencionada, en la ciudad de Lagos, ú otro punto que, segun los reconocimientos de la Compañía, aprobados por el Ministerio de Fomento, se encontrare más conveniente, y seguirá la direccion que conforme á los mismos requisitos apareciere ser la más á propósito para poner la capital de la República en comunicacion, sea por medio de la línea principal ó de los ramales necesarios, tan inmediatos como fuere practicable, con las ciudades de Aguascalientes, Zacatecas, Durango, San Luis Potosí, Saltillo y Monterey, llegando al Rio Bravo del Norte en el punto que fuere más conveniente para formar su enlace con el ferrocarril internacional de Tejas, que la dicha Compañía está construyendo actualmente al través de aquel Estado, y para establecer una línea continua de conexion desde la ciudad de México y desde la costa mexicana del Pacífico, con las vías férreas de los Estados-Unidos.

Art. 2º La referida Compañía queda autorizada para comenzar inmediatamente los reconocimientos necesarios, y á sus propias expensas, con el fin de determinar la colocacion de las líneas de ferrocarril que se expresan en la presente ley.

Antes de comenzarse los trabajos de construccion en las diferentes secciones de la línea, se remitirá al Ministerio de Fomento para su aprobacion, copia de los mapas del reconocimiento y de los planos de la colocacion del camino.

El reconocimiento general de toda la línea será concluido, y el plano

correspondiente sometido al Ministerio de Fomento para su aprobacion, dentro del término de dos años y medio, contados desde la fecha de esta ley.

Un ingeniero nombrado por el Ejecutivo y pagado por la Compañía, podrá acompañar á cada una de las principales secciones de ingenieros de la misma Compañía; dando esta aviso al Gobierno con cuarenta dias de anticipacion, del tiempo en que deba comenzar los reconocimientos; pero los trabajos de reconocimiento no sufrirán demora ni se considerarán incompletos por la ausencia de los ingenieros de nombramiento del Ejecutivo.

Art. 3º Los trabajos de construccion de la línea principal de ferrocarril de la ciudad de México al Pacífico, deberán comenzar dentro de nueve meses, contados desde la fecha de esta ley; y dentro de quince meses, contados desde que termine el período señalado para el principio de los trabajos, deberán estar concluidos á lo menos 100 kilómetros de ferrocarril de la referida línea.

En cada uno de los años posteriores se construirán á lo menos 120 kilómetros ó 240 cada dos años, hasta la conclusion de toda la línea de ferrocarril á que se refiere esta ley.

Luego que estuvieren concluidos los reconocimientos necesarios y determinado el punto que ha de servir de término al camino en el Pacífico, comenzarán igualmente los trabajos en el expresado punto.

Los trabajos en la línea del Rio Bravo del Norte, deberán comenzar en la márgen mexicana del mismo rio, inmediatamente despues de la conclusion del ferrocarril internacional de Tejas hasta el expresado Rio Bravo del Norte.

Los trabajos en los diferentes puntos mencionados en este artículo, deberán proseguirse de manera que en la línea de la ciudad de México al Pacífico, se construyan por lo menos en cada año ó cada bi-año, un número de kilómetros igual al que se construya en la línea del Rio Bravo al punto de union con la línea anterior, y que se asegure la conclusion de toda la línea del ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, y desde Lagos ú otro punto intermedio hasta el Rio

Bravo del Norte, dentro del término de diez años, contados desde la fecha de esta ley.

Art. 4º En caso de que la Compañía concluyere el referido ferrocarril desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico, y hasta el Rio Bravo del Norte, en un período de un año menos que el término estipulado de diez años, el Gobierno pagará á la Compañía, en calidad de donacion y como premio, la suma de cien mil pesos; si el camino se concluyera en dos años menos del término estipulado, el premio será de doscientos mil pesos por cada uno de los dos años; si fuere en tres años menos de los estipulados, el premio será de trescientos mil pesos por cada uno de los tres años referidos; y si el camino estuviere concluido en cuatro años menos del término fijado, el premio que el Gobierno pagará á la Compañía consistirá en cuatrocientos mil pesos por cada uno de los expresados cuatro años.

El referido premio será pagado á la Compañía en certificados de la clase de los que deberán expedirse conforme á los términos de la presente ley.

Art. 5º Para el objeto de la construccion, posesion y explotacion de las líneas de ferrocarril y telégrafo designadas en esta ley y bajo los términos que ella establece, la referida Compañía del ferrocarril internacional de Tejas se obliga á organizar en México, los Estados-Unidos de América, ó en Europa, una Compañía que se denominará: «Compañía del ferrocarril internacional mexicano.»

La posesion y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confieren en la presente ley, así como el cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por ella, pertenecerán á la Compañía del ferrocarril internacional mexicano desde su organizacion, y antes de esta á la Compañía del ferrocarril internacional de Tejas.

La Compañía del ferrocarril internacional mexicano, así como la expresada Compañía del ferrocarril internacional de Tejas, serán consideradas como mexicanas en todo lo que se relacione con la presente concesion, y todas las personas que tuvieren parte en ellas, sea como accionistas, empleados ó con cualquier otro carácter, serán considera-

das como mexicanas en todo lo que se relacione á la referida Empresa dentro del territorio de la República; no podrán alegar derechos de extranjeros con respecto á los intereses ó negocios relacionados con la Empresa, ni tendrán, aun cuando alegaren denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la referida Empresa, que aquellos que las leyes de la República conceden á los mexicanos, ni emplearse otros procedimientos que los establecidos ante los tribunales mexicanos.

Art. 6º La Compañía del ferrocarril internacional mexicano no se considerará como organizada hasta que no se hubieren suscrito de buena fe, 2.000,000 de pesos del capital social, y pagado en dinero al tesorero de la misma Compañía, 10 por 100 de la suscricion; cuyos hechos, así como el de la formal organizacion de la Compañía, se comprobarán legalmente ante el Ministerio de Fomento en el término de doce meses contados desde la fecha de esta ley.

Durante un año contado desde la fecha de dicha comprobacion, la Compañía tendrá á disposicion del público en México para que pueda suscribirse, la mitad de su capital social, en los mismos términos en que las acciones sean ofrecidas en los Estados-Unidos de América y en Europa.

Pasado el año, la Compañía es libre para enajenar las acciones en el lugar que lo estime conveniente.

Los estatutos de la referida Compañía y las bases de su organizacion, se someterán al Ministerio de Fomento para su aprobacion, en el término de doce meses, contados desde la fecha de esta ley.

Art. 7º La Compañía tendrá un domicilio en la ciudad de México, donde residirá una parte de su Junta directiva, compuesta de cinco miembros, de los cuales dos serán nombrados por el Ejecutivo y tres serán de los nombrados por la Compañía.

Esta parte de la Junta, así como la parte de la direccion que se estableciere en los Estados-Unidos ó en Europa, ejercerán las funciones que les fueren concedidas por los estatutos, y tendrán los poderes que de tiempo en tiempo se les concedieren en junta general de accionistas.

La Compañía nombrará en esta capital un representante ámpliamente facultado y autorizado, para tratar con el Gobierno federal y las demas autoridades de la República, acerca de todos los negocios relativos á las obligaciones que se le imponen por esta ley, y cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relacion al asunto.

Cuando se suscitare alguna duda ó cuestion respecto de la interpretacion ó cumplimiento de las estipulaciones del presente contrato, se decidirá por los tribunales competentes de la República.

Art. 8º Ni la Compañía concesionaria ni la que esta formare, pueden, en ningun tiempo, traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones de la presente ley, el ferrocarril, el telégrafo y las propiedades anexas, ni las acciones, á algun Gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningun caso como socio en la Empresa; y cualquiera estipulacion hecha con violacion de este precepto, será nula y de ningun valor.

Tampoco podrá la Compañía del ferrocarril internacional mexicano traspasar ó enajenar las concesiones de esta ley á alguna Compañía ó individuo particular, sin previo permiso del Ejecutivo federal; y cualquiera traspaso ó enajenacion hecha sin este requisito, será igualmente nula y de ningun valor.

La Compañía queda, sin embargo, autorizada para emitir libremente acciones, bonos y obligaciones y disponer de ellas, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias, con el derecho de explotarlo, y la línea telegráfica, en todo ó en partes, segun se fueren construyendo, para asegurar el pago de dichos bonos y obligaciones y sus intereses; con la condicion de que la hipoteca se hará á favor de individuos ó de asociaciones particulares.

Las hipotecas que hiciere la referida Compañía serán registradas en el registro público de la ciudad de México, y ese registro se tendrá como prueba suficiente para su validez y ejecucion legal en lo que se refiere á todas las líneas del ferrocarril de la Compañía, sin necesidad de registro local en los Estados ó lugares por donde pase.

Art. 9º El capital social de la Compañía no excederá de 50.000,000 de pesos, dividido en acciones de á 100 pesos cada una.

Las referidas acciones serán consideradas como propiedad personal, que podrá trasferirse ó disponerse libremente de ella con arreglo á las leyes vigentes y con los derechos y franquicias acordadas en esta ley.

Los terrenos y demas propiedades legalmente adquiridos por la Compañía en virtud de cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales, y todos los demas objetos que constituyen el ferrocarril y la línea telegráfica, así como sus ramales y dependencias, se considerarán como propiedad de la Compañía, con el derecho de usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que cualquiera otra propiedad; pero sometida á las prevenciones de las leyes vigentes actualmente ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles; sin que se entienda por esto que se pueden alterar las condiciones de este contrato.

Aun en el caso de que por las causas que más adelante se especificarán, la presente concesion quedare sin valor, la Compañía gozará de la plena posesion y uso de todas sus propiedades y de las porciones de ferrocarril y la línea telegráfica que hubiere construido.

Art. 10. El ferrocarril de la referida Compañía será de simple ó doble vía, de 1,45 metros de ancho (cuatro piés ocho y media pulgadas inglesas); tendrá una construccion sólida y perfecta y será en todo igual á los ferrocarriles de primera clase.

Estará provisto de la cantidad suficiente de material rodante para la pronta y eficaz explotacion del camino, y se establecerán depósitos y estaciones en todos los lugares en que fueren convenientes al interes público y á los negocios de la Compañía, á juicio de sus ingenieros.

La Compañía tendrá el derecho de enlazarse con cualquier otro ferrocarril existente ó que existiere en la República, y lo tendrá igualmente para operar y mantener su ferrocarril en conexion ó consolidacion con cualquiera otra Empresa de ferrocarril, de acuerdo con la misma, bajo los términos que juzgue más convenientes.

Art. 11. Para auxiliar la construccion de las líneas de ferrocarril y telégrafo á que se refiere esta concesion, el Gobierno se compromete á dar á la Compañía una subvencion de 9,000 pesos por cada kilómetro de vía

que se construya y sea aprobada por el Ministerio de Fomento, segun los términos de esta ley; pero esta subvencion solo tendrá efecto cuando la Compañía hubiere construido y puesto en explotacion los primeros 100 kilómetros de ferrocarril de la ciudad de México hácia el Pacífico, y sucesivamente por secciones de 20 kilómetros, concluidas, aprobadas por el Ministerio de Fomento y puestas en explotacion; y la obligacion contraida por el Gobierno en ningun caso se extenderá á dar subvencion por una distancia que exceda del total de 2,621 kilómetros, con excepcion de la línea á Toluca en caso necesario.

Art. 12. Para hacer efectiva la expresada subvencion, se emitirán por el Gobierno á favor de la Compañía, luego que se hubiere concluido, aprobado y puesto al uso público cada seccion de ferrocarril, obligaciones por la cantidad correspondiente á la misma subvencion, sin causar interes, con el título de «Certificados de construccion del ferrocarril internacional mexicano,» que se amortizarán con el 8 por 100 de todos los derechos de importacion que se causaren en las aduanas de Veracruz, Tampico, Matamoros, Manzanillo, San Blas, Mazatlan y Guaymas, así como en la aduana que se establezca en el punto del Rio Bravo donde termine el ferrocarril, y en la del punto donde termine en la costa del Pacífico, si no fuere alguno de los ya mencionados.

Estos certificados serán emitidos por el Ministerio de Fomento, y ningun importador podrá, desde el 1º de Enero de 1876, satisfacer en numerario, ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, el 8 por 100 de los derechos que causaren en dichas aduanas, bajo la pena de quedar sujeto á segunda paga: esta será de doble cantidad de lo que la cuota hubiere importado, exhibiendo la mitad en papel, para que la disposicion de la ley quede en todo caso cumplida; y la otra mitad en dinero, aplicable, segun las reglas de la pauta de comisos, á los denunciantes.

Art. 13. La Compañía estará obligada á situar en todos los puertos mencionados, los certificados en cantidad suficiente para que los causantes puedan obtenerlos con la oportunidad debida.

En ningun caso podrá la Compañía venderlos á mayor precio que el

de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso y de pagar el triple como multa á favor del Erario.

Art. 14. Para la construccion y explotacion de las líneas de ferrocarril y telégrafo, autorizadas por esta ley, se concede á la Compañía el derecho de vía por la anchura de sesenta y cinco metros en toda la extension de la vía.

Los terrenos de propiedad nacional que ocupare la línea en la extension fijada, y los terrenos necesarios para estaciones, almacenes y otros edificios, depósitos de agua y demas accesorios indispensables del camino y de sus dependencias, si fueren propiedad de la nacion, se entregarán á la Compañía sin retribucion alguna y en propiedad perpetua.

De la misma manera podrá la Compañía tomar de los terrenos nacionales los materiales de toda especie que sean necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del camino y sus dependencias.

La Compañía podrá tomar, conforme á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, y los que no fueren de propiedad nacional, necesarios para el establecimiento y reparacion de la vía y sus dependencias, estaciones y demas accesorios; sirviendo de base para los avalúos lo que la finca pague por contribucion predial.

Los criaderos metálicos, así como los de carbon de piedra y sal, los mármoles y los demas depósitos minerales explotables que se encuentren en las obras y excavaciones que se hicieren en la línea del camino ó sus ramales, serán de la propiedad de la Compañía, sin perjuicio de tercero, con tal de que los denuncie y trabaje, sujetándose en todo á las Ordenanzas de Minería.

Art. 15. Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y lo demas que sea preciso para la construccion y uso de las líneas de ferrocarril y telégrafo, autorizadas por esta ley, lo mismo que los rieles, durmientes, clavos, locomotivas, carruajes, trenes y sus accesorios, herramientas y útiles de trabajo, maquinaria para los talleres, fierro, puentes, casas para estaciones, oficinas y almacenes, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, carros y wago-

nes, el alambre y aparatos telegráficos, y los demas materiales necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica, serán libres por el término de quince años, contados desde la fecha de esta ley, de toda clase de derechos de importacion ó aduana, previo aviso al Ministerio de Fomento, y de alcabalas, contribuciones, peajes ó impuestos decretados hasta hoy ó que en adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos.

Para el uso de estas exenciones, se observarán las reglas que dicten los Ministerios de Hacienda y Fomento.

El camino mismo y sus dependencias naturales é indispensables, así como los capitales empleados en su construccion y explotacion y las acciones de la Compañía, estarán exentos del pago de toda contribucion ó impuesto establecido ó que en lo sucesivo se estableciere, durante el término de cincuenta años, contados desde la fecha de esta ley.

Art. 16. Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se emplearen, estarán exentos de toda clase de servicio militar y de cargos concejiles, durante el tiempo que sirvieren en el camino, menos en el caso de guerra extranjera.

Tendrá la Compañía la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales.

La Compañía despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó cometa cualquier delito, y auxiliará á la autoridad para su aprehension.

Igualmente pondrá en ejecucion las disposiciones que dicte el Ministerio de Hacienda para que todo pasajero ó negociante observe las leyes aduanales de la República.

El Gobierno federal y los Gobiernos de los Estados impartirán á la Compañía todo género de proteccion y auxilio, en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero; y lo mismo harán las autoridades locales sin necesidad de órden ni requerimiento de las superiores.

Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Compañía y entregados al juez respectivo, para que sean castigados segun la gravedad de su delito.

El Gobierno federal protegerá la ejecucion, conservacion y explotacion de las obras con toda la fuerza que fuere necesaria.

Es de la responsabilidad de la Compañía cubrir los jornales de los trabajadores, los materiales y todos los gastos hechos en la construccion del camino, aun cuando los trabajos se ejecutaren por contratistas ó subcontratistas, pues estos lo hacen en representacion de la misma Compañía.

Art. 17. Fijada definitivamente por la Compañía, con aprobacion del Ministerio de Fomento, la direccion de las líneas de la ciudad de México al Pacífico y del Pacífico al Rio Bravo del Norte, la misma Compañía queda autorizada para hacer en el punto ó puerto elegido como término en la costa del Pacífico, y en el punto del término en el Rio Bravo del Norte, las mejoras que fuesen necesarias ó convenientes para la seguridad y facilidad del tráfico, y podrá establecer almacenes, diques y muelles, cobrando por el uso de estos una retribucion moderada y que se fijará con aprobacion del Ministerio de Fomento.

La Compañía tendrá el derecho de adquirir y poseer el terreno necesario en cada una de las extremidades de la línea del Pacífico al Rio Bravo del Norte, con el objeto de establecer almacenes, depósitos, talleres y demas obras necesarias para facilitar la construccion y explotacion de la vía.

Al principiar las obras de construccion del camino en su término en la costa del Pacífico ó en su término en el Rio Bravo del Norte, se habilitarán uno y otro punto para el comercio nacional y extranjero, en el caso de que desde antes no lo hubieren sido.

Los buques de la primera línea de vapores-correos que se establecieren del referido puerto de la costa del Pacífico á Australasia, y de otra á la América Central y del Sur, estarán exentos del pago de derechos de tonelada, faro, anclaje y demas derechos de puerto, y pagarán solamente el de practicaje cuando lo pidieren.

De las mismas franquicias disfrutarán los buques que vengan á dicho puerto cargados solamente de carbon de piedra, maquinaria y provisiones para el servicio exclusivo de los vapores de dichas líneas, y de carbon de piedra, rieles, materiales de construccion y demas efectos destinados para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica.

Si trajeren otras mercancías, no disfrutarán de estas exenciones en la parte que corresponda á las mercancías que no sean de la clase y para los objetos indicados.

Estas exenciones subsistirán durante la construccion del ferrocarril del Pacífico al Rio Bravo del Norte, y por el período de cinco años más despues de su conclusion.

Bajo las mismas condiciones gozarán igualmente de estas franquicias los buques que lleguen al puerto de Veracruz, trayendo carbon de piedra, rieles, materiales de construccion y demas efectos destinados para la construccion y explotacion de las líneas de la ciudad de México al Pacífico y al Rio Bravo del Norte, durante el período de construccion de dichas líneas.

Art. 18. El Gobierno mexicano no exigirá ningun derecho por el simple tránsito de pasajeros, correspondencia y mercancías de uno á otro extremo de las líneas del Golfo de México al Pacífico y del Pacífico al Rio Bravo del Norte y vice versa, durante el período de cincuenta años contados desde la fecha de la conclusion de cada una de estas dos líneas respectivamente; y todos los efectos y mercancías destinados solamente á atravesar el camino y no para su consumo en el país, serán libres de toda especie de derechos de aduana y de puerto, así como de contribuciones ó impuestos de toda clase.

El Ministerio de Hacienda fijará las formalidades que deberán observarse en la descarga y carga de efectos y mercancías á uno y otro extremo de las expresadas líneas, y en su conduccion por el ferrocarril, á fin de impedir cualquer fraude ó abuso que pudiera cometerse durante su tránsito por el territorio mexicano; pero esas formalidades ó precauciones serán tales que no tiendan á demorar ni embarazar el puntual y

rápido despacho y tránsito de los trenes y de las mercancías, equipajes y pasajeros.

Además del precio de tarifa, la Compañía cobrará un aumento de cincuenta centavos por cada pasajero y cada tonelada de mercancías de puro tránsito al través del país, y este aumento lo percibirá la Compañía por cuenta del Gobierno, verificándose la liquidacion correspondiente cada semestre.

Conforme á la Constitucion de la República, no se exigirán pasaportes ni cartas de seguridad á las personas que atraviesen por dichos caminos de un extremo á otro de las líneas y que no permanezcan en el país.

Art. 19. Las secciones de ferrocarril segun fuere concluyéndolas la Compañía, serán inmediatamente examinadas á sus expensas, por un ingeniero nombrado por el Gobierno, el cual, oido el parecer de aquel, autorizará ó no la explotacion del tramo.

En caso de no autorizar la explotacion, el Gobierno publicará el informe del ingeniero que haya intervenido y las causas del disentimiento.

Luego que se pongan al uso público los tramos del camino, la Compañía fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos, ganados y demas, no pudiendo exceder de los precios siguientes:

Por el flete de cada tonelada de veinte quintales de 45.38 kilógramos cada uno, de mercancías:

1ª clase.................................... $ 00 7 por kilómetro.
2ª ,, ... ,, 00 5 ,, ,,
3ª ,, ... ,, 00 2½ ,, ,,

Por el trasporte de pasajeros:

1ª clase.................................... $ 00 4 por kilómetro
2ª ,, ... ,, 00 2½ ,, ,,

El cobro por mercancías y pasajeros en los tramos intermedios, no podrá exceder de la suma proporcional á la distancia; pero la Compañía no tendrá obligacion de recibir menos de veinticinco centavos por cualquiera cantidad de flete, ni menos de diez centavos por un pasajero por cualquiera distancia.

Dos años despues de concluida la vía y de haber sido puesta en explotacion, la Compañía, de acuerdo con el Gobierno, modificará las tarifas de mercancías y pasajeros; pero sin impedir que la utilidad de los accionistas sea por lo menos de un 10 por 100 anual.

La distribucion de efectos en las tres clases de la tarifa de mercancías, se hará de acuerdo con el Gobierno cada dos años, á contar desde la conclusion del camino, á no ser que para este efecto la ley señale en lo futuro períodos mayores.

Desde que comience la explotacion del camino hasta Querétaro, y sucesivamente la de las secciones hasta Guadalajara, Durango y San Luis Potosí, los cereales nacionales se considerarán siempre en la tercera clase.

El cobro por telégramas que se trasmitieren por las líneas de la Compañía no podrá exceder de lo siguiente:

Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras además de la fecha, direccion y firma, que se trasmita á una distancia hasta de cien kilómetros, veinticinco centavos.

Por cada diez kilómetros más de distancia, dos centavos.

Por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez primeras, se pagará, cuando más, la vigésima parte de lo que en razon de la distancia se cobre por las diez primeras palabras.

Art. 20. El Gobierno disfrutará en la conduccion de tropas, trenes, municiones, equipos, víveres, caballos y mulas que caminen de un punto á otro de las líneas de la Compañía, así como en el pasaje de militares y empleados federales que caminen por objeto de servicio público, la baja de un 50 por 100 sobre los precios que se cobren segun la tarifa general; pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, queda estipulado que en cada marcha de tropas ó conduccion de trenes, municiones ó efectos y de pasaje, se dará por el Gobierno, ó por los funcionarios superiores autorizados para este objeto por el Gobierno, una órden especial para los directores de la línea.

Los inmigrantes que lleguen á la República con la debida autorizacion del Gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.

Hasta la terminacion de quince años, contados desde la fecha de esta ley, la Compañía hará gratis en sus líneas de ferrocarril segun se vayan poniendo en explotacion, la conduccion de correspondencia, impresos y empleados despachados por la administracion de correos en el servicio de la misma; pero ese servicio será de manera que no se introduzca por ese motivo ninguna variacion en los reglamentos y disposiciones de la Compañía sobre horas de salida y detenciones en los puntos que tenga á bien fijar.

Pasados los quince años, el servicio de correo por las líneas de la Compañía, será materia de contrato.

Art. 21. Las obligaciones que contrae la Compañía respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida directa y absolutamente el cumplimiento de las mismas obligaciones: la suspension durará solamente por el tiempo que durare el impedimento, debiendo la Compañía presentar al Gobierno federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento.

Por el solo hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del tiempo señalado, no podrá ya alegarse por la Compañía, en ningun tiempo, la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor.

Igualmente deberá la Compañía presentar al Gobierno federal las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo menos dentro de dos meses despues de haber cesado aquel, haciendo la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados.

Solamente se abonará á la Empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.

Art. 22. Además de las otras obligaciones expresadas en esta ley, la Compañía tendrá las siguientes:

I. No podrá trasportar ninguna fuerza armada extranjera, sin expreso permiso del Gobierno federal.

II. No podrá trasportar efectos pertenecientes á una potencia beli-

gerante ó declarados contrabando de guerra por las leyes de la República mexicana, sin expresa autorizacion del Gobierno federal.

III. A los ocho meses de la fecha de esta ley, dará la Compañía una fianza á satisfaccion del Ejecutivo, por valor de cuatrocientos mil pesos, siendo indispensable este requisito para la existencia y validez de las concesiones hechas en esta ley, y perdiendo los interesados la suma expresada en caso de que no cumplan con las obligaciones señaladas en el art. 3º

Art. 23. Las concesiones hechas por esta ley, caducarán por cualesquiera de las causas siguientes:

I. Por faltar á alguna de las obligaciones especificadas en las cláusulas del artículo anterior.

II. Por no construir los primeros 100 kilómetros, los tramos de 240 kilómetros, y no concluir todo el camino dentro de los términos fijados en el art. 3º

III. Por enajenar ó traspasar esta concesion ó los derechos que de ella se derivan, á algun Gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirlo como socio en la Empresa.

En cualquiera de los casos aquí especificados, perderá la Compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá el Gobierno disponer á su arbitrio; pero la referida Compañía conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion.

El Gobierno de la República, ó el individuo ó Compañía á quien aquel conceda tal derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente hecho segun el avalúo que al efecto se practicará por dos peritos nombrados, uno por cada parte, los cuales antes de comenzar á actuar, designarán un tercero para que decida en caso de discordia.

Art. 24. El presidente y tesorero de la Compañía presentarán al Ministerio de Fomento un informe anual que exprese las operaciones de las líneas de ferrocarril construidas por la Compañía en cada año fiscal, que terminará el dia último de Junio.

Este informe se hará bajo protesta de ser verdadero, y demostrará la situacion financiera de la Compañía; la cantidad de dinero recibido y gastado; la suma y naturaleza de sus deudas y las varias especies de ellas, así como lo que á la Compañía se adeudare; el monto de las acciones emitidas; los nombres y la residencia de los directores y empleados superiores de la Compañía; el número de kilómetros de camino construido y en explotacion cada año; una descripcion de las secciones de camino reconocidas y en via de construccion; la suma recibida por pasajeros y por flete respectivamente; los gastos del camino en explotacion y sus accesorios; el número de pasajeros conducidos y la suma de flete trasportado.

En uso de la autorizacion que se concedió al Ejecutivo por la ley de 10 de Diciembre de 1872, relativa á recibir propuestas y ajustar contratos sobre construccion de ferrocarriles, ha celebrado el contrato que precede con el representante de la Compañía del ferrocarril internacional de Tejas, para someterlo, en cumplimiento de lo dispuesto por la ley citada, á la aprobacion del Congreso de la Union.

México, Mayo 29 de 1873.—(Firmado.) *Blas Balcárcel.*

En representacion de la Compañía del ferrocarril internacional.—(Firmado.) *E. L. Plumb.*

Acuerdo.—Noviembre 11 de 1873.

No es de aprobarse el contrato celebrado el 29 de Mayo de 1873 entre el Ministerio de Fomento y el representante de la Compañía del ferrocarril internacional de Tejas; autorizando al Gobierno para que, conforme á la ley de 10 de Diciembre de 1872, pueda celebrar un contrato con cualquiera otro peticionario.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El Congreso de la Union dice á esta Secretaría con fecha de ayer, lo siguiente:

«Secretaría del Congreso de la Union.—Seccion 2ª—El Congreso de la Union, en su sesion de hoy, ha aprobado los siguientes acuerdos económicos:

«1º No es de aprobarse el contrato celebrado el 29 de Mayo de 1873,

entre el Ministerio de Fomento y el representante de la «Compañía del ferrocarril internacional de Tejas,» para construir y explotar una línea de ferrocarril y su correspondiente telégrafo, desde la ciudad de México hasta el Océano Pacífico y hasta el Rio Bravo del Norte.

«2º Devuélvanse al Ejecutivo las solicitudes de la «Compañía limitada mexicana» y de la «Union Contract Company of Pensylvania,» para que, conforme á la ley de 10 de Diciembre de 1872, celebre un contrato con alguno de los representantes de dichas Compañías, con el mismo apoderado de la internacional de Tejas, ó con cualquiera otro peticionario.

«3º El Ejecutivo, á los ocho dias de recibidos estos acuerdos, enviará á la Cámara el contrato que hubiere concluido conforme á la expresada ley de 10 de Diciembre de 1872.

«Lo que tenemos la honra de trascribir á vd. para su conocimiento y fines indicados en los preinsertos acuerdos, acompañándole los documentos á que estos se refieren.

«Sírvase vd. acusarnos el recibo correspondiente.

«Independencia y libertad. México, Noviembre 11 de 1873.—*Julio Zárate*, diputado secretario.—*Francisco Castañeda y Nájera*, diputado secretario.—C. Secretario del Despacho de Fomento.—Presente.»

Y para poder cumplir, en el plazo señalado, con las disposiciones contenidas en la preinserta comunicacion, el C. Presidente ha acordado lo que sigue:

«Primero. Los representantes de las Compañías de que habla el segundo de los acuerdos del Congreso, y las demas compañías ó particulares que deseen hacer propuestas para la construccion y explotacion del ferrocarril de la ciudad de México hasta el Océano Pacífico y hasta el Rio Bravo del Norte, las presentarán por escrito á este Ministerio, desde hoy hasta las doce del lúnes 17 del corriente mes; en la inteligencia de que pasado este plazo no se recibirá ninguna otra propuesta.

«Segundo. En vista de las propuestas que se presentarán á este Ministerio, el Gobierno elegirá la que estime mas conveniente, para for-

mular el convenio definitivo, que será terminado el dia 20 del corriente mes y elevado al conocimiento del Congreso.

«Tercero. Estas disposiciones se comunicarán de oficio á los representantes de la «Compañía limitada mexicana,» de la «Union Contract» de Pensylvania, y de la del «Ferrocarril internacional de Tejas,» y se insertarán en el *Diario* de hoy para conocimiento del público.»

México, Noviembre 12 de 1873.—*Balcárcel.*

TEHUANTEPEC.

Decreto.—Noviembre 4 de 1824.

Medidas relativas al proyecto de comunicar los dos Océanos por el Istmo de Tehuantepec.

«El Soberano Congreso general constituyente de los Estados-Unidos Mexicanos se ha servido decretar:

«1º El Gobierno hará publicar, tanto en el país como en las naciones en que lo crea conveniente, que se va á emprender la comunicacion de los dos Océanos por el Istmo de Tehuantepec, y que para verificarlo se admitirán todas las propuestas que se hagan al efecto; en la inteligencia de que se preferirá la que ofrezca practicarla con más perfeccion, comodidad y ventajas para la navegacion.

«2º El Gobierno señalará el plazo dentro del cual han de hacerle las propuestas, y mientras corre, hará reconocer el Istmo de Tehuantepec, y reunirá todas las noticias que sean necesarias para emprender el canal de comunicacion con el conocimiento debido.

«3º Con las propuestas, las noticias que reuna y los informes correspondientes, dará cuenta al Congreso para la resolucion definitiva que convenga tomar.

«4º En los mismos términos hará publicar que se admiten cualesquiera otras propuestas de la misma especie, y principalmente para hacer navegables los rios de Alvarado, de Pánuco, Bravo del Norte, Rio Gran-

de de Santiago, y para colonizar y hacer navegable el Rio Colorado de Occidente, dando en su caso cuenta al Congreso para la resolucion del art. 3º

Decreto.—Diciembre 28 de 1843.

Se amplia el plazo señalado para las obras de comunicacion de los Océanos Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec.

«*VALENTIN CANALIZO, etc., sabed:*

«Que habiendo hecho presente D. José de Garay los grandes inconvenientes que ha tenido que vencer para el reconocimiento por peritos del terreno y direccion que debe darse á la vía de comunicacion de los Océanos Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec, la escasez del tiempo que le queda para comenzar las obras dentro de los diez meses siguientes á los diez y ocho que se le concedieron para el reconocimiento en la obligacion primera del art. 4º del decreto de 1º de Marzo del año próximo pasado, he tenido á bien decretar, en uso de las facultades que concede al Gobierno la sétima de las bases de Tacubaya, sancionadas por la nacion, lo siguiente:

«El plazo de diez meses concedido al empresario de las obras de la vía de comunicacion de los Océanos Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec, para comenzar aquellas, se proroga por un año más del término antes prefijado.»

Decreto.—Noviembre 5 de 1846.

Se ratifican los decretos de 1º de Marzo de 1842 relativo al Istmo de Tehuantepec, el de 9 de Febrero de 1843, sobre terrenos baldíos, y el de 6 de Octubre del mismo año, sobre el presidio para auxiliar los trabajos del Istmo: próroga por dos años del término concedido á D. José Garay.

Ministerio de Relaciones Interiores y Exteriores.—El Exmo. Sr. general en ejercicio del Supremo Poder Ejecutivo, se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*JOSÉ MARIANO DE SALAS, general de brigada en ejercicio del Supremo Poder Ejecutivo de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que considerando:

«1º Que uno de los principales deberes del Gobierno es fomentar la colonizacion:

«2º Que entre los medios que pueden adoptarse para ello, es de los más eficaces el que ofrece el proyecto de comunicacion de los dos mares:

«3º Que este proyecto está aprobado, y que las disposiciones que hoy se dictan no son más que el decreto que tenia ya acordado en el año anterior la Cámara de diputados, y que la comision del Senado habia ya tambien aprobado, pues solo faltó la discusion de esta Cámara, que no pudo realizarse por haberse presentado el dictámen en los últimos dias del mes de Diciembre:

«4º Que es de la mayor importancia concluir el negocio, á fin de que cuanto antes se ponga en práctica el grandioso proyecto de unir los mares; he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se ratifica el decreto de 1º de Marzo de 1842 del Gobierno provisional, que concedió á D. José Garay el privilegio exclusivo de abrir una vía de comunicacion por el Istmo de Tehuantepec para comunicar los Océanos Atlántico y Pacífico.

«Art. 2º Se ratifica el decreto de 9 de Febrero de 1843, que concedió á la Empresa los terrenos baldíos que se encuentran á diez leguas laterales por cada uno de los lados del canal.

«Art. 3º Se ratifica el decreto de 6 de Octubre de 1843, que establece un presidio para auxiliar los trabajos de la Empresa de comunicacion de los dos mares, sin que se entienda obligatoria la condicion de que el número de presidiarios sea el de trescientos.

«Art. 4º Se proroga nuevamente el término concedido á D. José Garay, por dos años más, contados desde la publicacion de este decreto.

«Art. 5º Los derechos de faro, pilotaje y correspondencia en su trán-

sito, se fijarán por una ley, aplicándose conforme á lo dispuesto en la de 1º de Marzo de 1842.

«Art. 6º Los terrenos de propiedad particular, de comunes y de corporaciones que resultaren en las diez leguas del tránsito de uno y otro lado de la comunicacion, se compensarán á la Empresa con otros baldíos que eliga en los puntos más inmediatos al Istmo.

«Art. 7º Todos los colonos pertenecientes á la Empresa, están exentos por veinte años del servicio militar, menos en caso de agresion exterior al Istmo.

«Art. 8º Quedan asimismo, y por el mismo término, exentos de toda contribucion que no sea municipal.

«Art. 9º Serán libres de todo derecho por igual término, los instrumentos y máquinas destinadas á la agricultura y las artes.

«Art. 10. Tambien se eximen de todo derecho por el término de seis años, desde que se establezca la colonia, los artículos de subsistencia, vestuario, muebles y demas útiles para la construccion y adorno de las casas; pero si se extrajeren para el interior, quedarán sujetos á las leyes vigentes.

«Art. 11. Todos los efectos destinados á la construccion y conservacion de la vía de comunicacion, previa la calificacion correspondiente, serán libres de derechos.

«Art. 12. No admitirá la Empresa colonos de nacion que esté en guerra con la República.

«Art. 13. Será condicion expresa de las contratas, que los colonizadores han de renunciar su nacionalidad durante su residencia en el país, sujetándose además á las reglas establecidas sobre colonizacion que no se opongan á esta ley.

«Art. 14. La Empresa dará cuenta al Gobierno, para su aprobacion, de todas las contratas que celebre para la introduccion de familias y trabajadores, y llevará un registro público y autorizado de todas sus transacciones sobre colonizacion.

«Art. 15. No podrán perturbarse ni extraviarse en su orígen, ni en su curso, las aguas de los rios ó arroyos que desagüen en el canal y sir-

van para alimentarlo. Si alguno tuviere derecho al uso de ellas, se le indemnizará por la Empresa con arreglo á las leyes que arreglan la ocupacion de la propiedad en beneficio público.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno general. México, á 5 de Noviembre de 1846.— *José Mariano de Salas.*— A D. José María Lafragua.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, 5 de Noviembre de 1846.— *Lafragua.*

Decreto.—Junio 23 de 1850.

Tratado celebrado con los Estados-Unidos para la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec.

Ministerio de Relaciones Interiores y Exteriores.— La República de México y los Estados-Unidos de América, convencidos de las ventajas que debe proporcionar á ambas naciones la construccion, por medio de una compañía, de un tránsito por el Istmo de Tehuantepec, con el fin de facilitar la comunicacion entre los Océanos Pacífico y Atlántico, han creido conveniente proteger dicha comunicacion; y con tal designio, el Exmo. Sr. Presidente de la República de México ha autorizado ampliamente al Sr. D. Manuel Gómez Pedraza; y el Presidente de los Estados-Unidos de América ha conferido plenos poderes al honorable Roberto Letcher, acreditado como enviado extraordinario y Ministro plenipotenciario de los Estados-Unidos cerca del Gobierno mexicano; y dichos plenipotenciarios, despues de haber canjeado sus respectivos poderes, que fueron hallados en buena y debida forma, han convenido en los siguientes artículos:

Art. 1º El individuo á quien el Gobierno de México haya concedido, ó en lo futuro pueda conceder, privilegio para construir camino, ferrocarril ó canal, que atravesando el Istmo de Tehuantepec comunique los Océanos Atlántico y Pacífico, y todos los empleados en los trabajos de construccion, serán protegidos en sus personas y propiedades desde

el principio hasta el complemento de la obra y durante el tiempo del privilegio.

Art. 2º En cualquier caso que el Gobierno de México no pudiese prestar por sí solo dicha proteccion, los Estados-Unidos del Norte le auxiliarán con fuerzas militares de mar ó tierra para hacerla efectiva; y el presente tratado tiene por objeto formar una alianza defensiva entre ambas naciones que garantice la proteccion de la obra.

Art. 3º Cualquiera de las partes contratantes, para realizar la dicha proteccion, podrá emplear, con las restricciones ó modificaciones que adelante se expresan, la fuerza militar ó naval que juzgue necesaria, cuya fuerza, si fuere de los Estados-Unidos del Norte, será hospitalariamente recibida en los puertos del Istmo, y se le permitirá ocupar la línea de la obra, ó la parte de ella que se crea conveniente.

Art. 4º Los Estados-Unidos del Norte prestarán este auxilio en el solo caso de que para ello sean requeridos por el Gobierno mexicano, bien sea por el Ministro de Relaciones de México, ó en el evento de interrupcion de comunicaciones entre ambos Gobiernos, ó en requerimiento del Ministro plenipotenciario de México, cerca del Gobierno de los Estados-Unidos del Norte, ó el de su comisionado, especialmente autorizado para este objeto, y residente en el local de la obra que se construya. El auxilio se prestará en el modo y términos, y por solo el tiempo que el requerente señale. En ningun caso este auxilio podrá emplearse contra los funcionarios de México, pues á estos se les compelerá al cumplimiento de sus obligaciones por su propio Gobierno.

Art. 5º En cualquiera diferencia que ocurriere entre el Gobierno de México y los empresarios, sea el actual ó los futuros, que pueda importar la pérdida del derecho al privilegio, se formará por la parte quejosa una exposicion de sus pretensiones y motivos, y otra semejante por la otra parte, y ambas exposiciones pasarán á dos árbitros que no tengan investidura ni comision diplomática, y que residan en territorio mexicano. Uno de estos árbitros será nombrado por los tenedores del privilegio, y el otro por el Gobierno de México; y ambos á dos, en caso de discordia, nombrarán un tercero con las calidades exigidas; y el fallo de los árbi-

tros no tendrá apelacion ni recurso alguno. De cualquiera otra cuestion conocerán los tribunales mexicanos.

Art. 6º Si de la decision de los árbitros resultare la pérdida del privilegio, este será vendido en pública subasta, con las condiciones que el Gobierno mexicano imponga, dándose noticia al público, tres meses por lo menos antes del remate, por medio de una publicacion en dos de los principales periódicos de México y Washington. La venta se hará por un comisionado que nombren los árbitros: el importe de la venta se aplicará á los concesionarios que perdieren el privilegio, deducidos todos los gastos del juicio y de la venta al Gobierno mexicano: se pagará en México solo la alcabala legal: el comisionado afianzará su manejo.

Art. 7º Ningun Gobierno ni corporacion extranjera podrán adquirir el privilegio, que solo individuos particulares podrán comprar; y los compradores quedarán obligados á proseguir la obra hasta su terminacion y á cumplir las condiciones requeridas por el Gobierno de México de los concesionarios cuyos derechos se hayan enajenado, ó cualesquiera otras condiciones que el mismo Gobierno podrá legalmente imponer.

Art. 8º Las contribuciones ó peajes que se impongan á los ciudadanos, oficiales y propiedades de los Estados-Unidos del Norte, serán los mismos y no más altos que los impuestos á los oficiales, ciudadanos y propiedades de los Estados-Unidos Mexicanos. Mas todos los productos del suelo ó de la industria de México disfrutarán del paso por un quinto menos de los de igual clase de los Estados-Unidos del Norte.

Art. 9º Queda convenido que el Gobierno de México tendrá plena facultad para conceder los mismos privilegios, pero no mayores que los que aquí se estipulan en beneficio suyo y de los Estados-Unidos, á alguna ó algunas de las naciones comerciantes del mundo, ó á los ciudadanos ó súbditos de estas, si así lo juzgare conveniente. Pero siendo estos privilegios una compensacion de los gravámenes de la garantía que otorgan los Estados-Unidos del Norte, no se concederán por México dichos privilegios á otra nacion, hasta que dicha nacion, por medio

de un tratado satisfactorio á México, se obligue á dar la misma garantía que los Estados-Unidos del Norte.

Ambas partes contratantes manifiestan su intencion particular de que todas las naciones comerciales del mundo sean partícipes de los beneficios de este camino ó canal, cumpliendo con las condiciones de este artículo.

Art. 10. Ambos Gobiernos contratantes se comprometen á hacer, conforme á las anteriores estipulaciones de este tratado, cuanto esté de su parte para mantener la neutralidad del paso y diez leguas á cada lado, como territorio de México, no solo en tiempo de paz, sino en el de guerra, aunque la guerra sea con alguna de las dos naciones, ó entre ellas mismas; entendiéndose que el paso será libre y seguro en tiempo de paz para toda clase de trasporte de efectos y mercancías, armas ó municiones; mas en tiempo de guerra solo lo será para mercancías ó efectos que no sean contrabando de guerra, pues estos no podrán pasar por él. No obstante la neutralidad de la comunicacion y de diez leguas á cada lado, México conserva plenamente la soberanía en dicha comunicacion y territorio, pudiendo por lo mismo ejercer jurisdiccion sobre los buques y personas que transiten, lo mismo que sobre los que residan en sus puertos y territorio, y debiéndose hacer los saludos como es de costumbre en los puertos.

Art. 11. Si los tenedores del privilegio rehusaren entrar en un arreglo satisfactorio para asignar las cuotas ó precios del trasporte, dentro de doce meses contados desde la fecha de esta convencion, ó no cumpliesen su compromiso, la garantía convenida de proteccion á la obra será inmediatamente retirada. Las cuotas no podrán fijarse ni alterarse por los empresarios sin la aprobacion del Gobierno de México. Cualquiera alteracion en dichas cuotas comprenderá á ambas naciones contratantes, en los términos expresados en el art. 8º, conservando la distincion en favor de los productos mexicanos; y en caso de ejecutarse tal alteracion, el Gobierno de México la notificará al de los Estados-Unidos del Norte, sesenta dias despues.

Art. 12. El actual tenedor del privilegio dará por escrito su consenti-

miento á este tratado, para que dentro de cuatro meses quede archivado en la Secretaría de Relaciones de México, ó en la Legacion mexicana en Washington; lo que se notificará al Gobierno de los Estados-Unidos, y antes de esto no se someterá el tratado á la aprobacion del Congreso mexicano ó á la del Senado del Norte.

Art. 13. Este tratado se ratificará y canjeará en México ó Washington dentro de nueve meses; y si eso no fuere posible, dentro de doce de su fecha.

En fe de lo cual, nosotros los plenipotenciarios de la República de México y los Estados-Unidos de América, lo hemos firmado y sellado.

Fecho en la ciudad de México, á veintitres de Junio del año de Nuestro Señor mil ochocientos cincuenta, trigésimo de la independencia de la República mexicana, y septuagésimoquinto de la de los Estados-Unidos de América.—(L. S.) *Manuel G. Pedraza.*—(L. S.) *R. P. Letcher.*

Decreto.—Mayo 22 de 1851.

Se declara nulo el decreto de 5 de Noviembre de 1846, sobre privilegio concedido á D. José Garay.

Ministerio de Relaciones Interiores y Exteriores.—El Exmo. Sr Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*El Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á los habitantes de la República, sabed:*

«Que el Congreso general ha decretado lo siguiente:

«Se declara nulo é insubsistente el decreto de 5 de Noviembre de 1846, por no haberlo podido dictar el Gobierno provisional de aquella época en virtud de las facultades con que entonces estaba investido: en consecuencia, el Gobierno cuidará de que la anterior declaracion produzca desde luego todos sus efectos respecto del privilegio concedido á D. José Garay.—*A. M. Salonio*, presidente del Senado.—*Pedro Escudero y Echanove*, diputado presidente.—*Manuel Gomez*, senador secretario.—*Leon Guzman*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno nacional en México, á 22 de Mayo de 1851.—*Mariano Arista.*—A. D. José María Ortiz Monasterio.»

Y lo comunico á V. S. para los fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Mayo 22 de 1851.—*José María Ortiz Monasterio.*

Decreto.—Mayo 14 de 1852.

Se faculta al Gobierno para celebrar una contrata sobre la apertura de un camino de fierro entre los mares Atlántico y Pacífico en el Istmo de Tehuantepec.

El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*MARIANO ARISTA, Presidente de los Estados-Unidos Mexicanos, á los habitantes de la República, sabed:*

«Que el Congreso general ha decretado lo siguiente:

«Art. 1º El Gobierno celebrará una contrata ó promoverá la formacion de una Compañía de nacionales, que serán preferidos en ambos casos, de extranjeros, ó bien de unos y otros, para abrir por canal, camino de hierro ó carretera, una vía de comunicacion entre los mares Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec. El Gobierno no podrá ejecutar el convenio que hiciere sin que antes haya sido aprobado por el Congreso general.

«Art. 2º El Gobierno, para hacer uso de la facultad que le concede el artículo anterior, se sujetará á las bases siguientes:

1ª Que la contrata que celebre no tenga cláusula que pueda favorecer, por los derechos que conceda, reclamaciones de los gobiernos extranjeros contra la República, ni menoscabar en nada el pleno y expedito ejercicio de su soberanía en el expresado Istmo de Tehuantepec.

2º Que para dispensar á la Empresa más eficaz y constante proteccion, sea uno de los socios.

3ª Que la comunicacion interoceánica por el Istmo será libre y franca para todas las naciones del globo.

4ª Que para hacer estables y perpetuos los beneficios de la comunicacion, negocie con las potencias ligadas con la República por tratados, el reconocimiento expreso de neutralidad del paso por el Istmo, en caso de guerra.—*Mariano Yañez*, presidente de la Cámara de diputados.—*Gabriel Sagaceta*, presidente del Senado.—*Francisco Enciso*, diputado secretario.—*Gerónimo Elizondo*, senador secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno nacional en México, á 14 de Mayo de 1852.—*Mariano Arista*.—A D. José Fernando Ramirez.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Mayo 15 de 1852.—*Ramirez*.

Julio 29 de 1852.

Convocatoria para la apertura de una vía de comunicacion por el Istmo de Tehuantepec.

Ministerio de Relaciones Interiores y Exteriores.—Aspirando el Exmo. Sr. Presidente á obtener para la República todos los beneficios posibles en la ejecucion de la ley de 14 de Mayo último, que le impuso la obligacion de celebrar una contrata ó de promover la formacion de una Compañía de nacionales, de extranjeros, ó de unos y otros, para abrir una vía de comunicacion por el Istmo de Tehuantepec, dispuso celebrar una licitacion entre los postores que se habian presentado para esta empresa, á fin de que mejorando sus posturas con la competencia, la nacion aprovechara sus ventajas y el Gobierno pudiera tener una regla segura para otorgar la preferencia que la ley quiere conceder á los nacionales.

Esta idea, inspirada por la más recta intencion, tan conveniente á los intereses de la República, tan conforme á la regla comun observada en todos los negocios de su clase, y en que el Gobierno daba un tes-

timonio inequívoco de imparcialidad y desprendimiento, no produjo otro efecto que el de aumentar y agravar las dificultades y embarazos que el negocio traia en sí mismo. Para remover el que se presentaba como principal, pidió una aclaracion de la ley, y para proteger y asegurar el intento de la Empresa, que se decia formada por nacionales, dispuso se dirigieran invitaciones á las personas que podian cooperar eficazmente á su realizacion, suspendiendo todo procedimiento y dándoles el tiempo necesario para reunir sus medios y formar sus combinaciones. Nada en esta línea se ha perdonado para protegerlos y para cumplir la ley en su letra y en su espíritu.

Sin embargo, la malevolencia, auxiliada por las pasiones de partido, ha encontrado los medios de desnaturalizar y pervertir los legítimos y prudentes que el Gobierno empleaba para llevar el negocio al término que el patriotismo y los verdaderos intereses de la nacion reclamaban. Sin prever las consecuencias ni el inmenso daño que puede hacer, ha comenzado á desencadenarse la calumnia, sembrando inícuas desconfianzas para desacreditar á un Gobierno que nada teme por sí, porque en el desenlace del negocio mismo tiene su vindicacion y defensa. Mas el giro que ha tomado la oposicion, los intereses que se atraviesan, influjos que los protegen, medios que se emplean y fines á que se encaminan, hacen temer muy fundadamente que un negocio que llegó á presentar tan lisonjeras esperanzas de conducir á un arreglo honorífico ventajoso para la República, pueda desgraciarse con ella, si no se precaven los inconvenientes con que ha tropezado y que forman el escollo en que puede fracasar.

Encontrándose este particularmente en la forma de licitacion, y siendo ella la que da armas á la maledicencia y ocasion á los ruines manejos que emplean y emplearán el interes y las pasiones desordenadas, revestidos ya con honestos y populares ropajes; el Exmo. Sr. Presidente, para salvar la responsabilidad moral del Gobierno y tentar el último medio que está en su mano para librar á la nacion de las contingencias á que la exponen, ha dispuesto que no haya ni se admita ninguna especie de puja, y que los que han hecho ó quieran hacer propuestas para la aper-

tura de la vía de comunicacion por Tehuantepec, las hagan por escrito y dirijan en pliego cerrado á la Tesorería general, donde se conservarán de la misma manera hasta la resolucion del Gobierno, sujetándose además á las reglas y condiciones siguientes:

Primera. Las posturas vendrán rubricadas en todas sus fojas por dos escribanos públicos.

Segunda. El último perentorio término para presentarlas será el dia 15 del inmediato Agosto.

Tercera. En vista de las propuestas presentadas, el Gobierno designará la persona con quien ha de celebrar el contrato; advirtiéndose que pasado aquel término no se admitirán nuevas posturas ni mejoras.

Cuarta. El Gobierno considera de ningun valor ni efecto las propuestas que se han presentado en este Ministerio; mas se reserva la facultad de negociar, al tiempo de la celebracion del contrato, sobre las condiciones en aquellas contenidas y sobre las más que sean necesarias y convenientes para expeditar su ejecucion; bajo la inteligencia de que ellas no impondrán al postor mayores gravámenes pecuniarios que los contenidos en las bases dadas para las posturas.

Quinta. Estas se reducirán únicamente á la apertura del camino y habilitacion de sus puertos, pues las que versen sobre navegacion se harán por separado y serán consideradas de la misma manera.

Sexta. Toda postura se sujetará á las bases respectivamente prefijadas en la siguiente convocatoria. El que quisiere mejorar sus condiciones, deberá aumentar ó disminuir las cuotas ó períodos en el sentido que manifieste su cláusula respectiva, de manera que el interes ó intento del Gobierno se consiga, resultando mejorado por la postura.

Sétima. El contrato que celebre el Gobierno no producirá efecto, ni dará derecho alguno sino hasta que sea aprobado por el Congreso.

CONVOCATORIA para la apertura de una vía de comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec.

Bases generales.

1ª El Gobierno admitirá posturas para la construccion de un ferrocarril que comunique los mares Atlántico y Pacífico por el Istmo de Tehuantepec, bajo cualquiera de las condiciones siguientes: Primera. De ejecutar la obra por una cantidad determinada que se fijará en la postura. Segunda. De ejecutarla por su costo sin designar la cantidad. En ambos casos se entiende que el compromiso contraido es de dejar en completo corriente el camino, con todos sus trenes de trasporte, y limpios y habilitados los puertos por donde debe hacerse la comunicacion.

2ª Los postores son libres para escoger cualesquiera de los medios propuestos; mas el Gobierno se reserva la facultad de preferir el que juzgue más conveniente.

Bases para las posturas de la primera clase.

3ª Al que propusiere hacer el camino por una cantidad fija, se le pagará un interes que no exceda del 6 por 100 anual, de las sumas que invierta en la obra, liquidándose estas periódicamente en el tiempo y forma que despues se convenga.

4ª Para seguridad del capital y réditos se hipotecan especialmente al empresario el camino y sus productos, consignándosele una cuota que no exceda del 90 por 100 de estos para la amortizacion y pago de aquellos. La parte alícuota restante hasta 100, quedará á beneficio del Gobierno.

5ª Pagado que sea el capital y réditos, quedará el camino con todas sus obras, trenes, útiles, herramientas y cuanto le pertenezca, á beneficio del Gobierno en pleno dominio y propiedad; mas al empresario se concederá el derecho de continuar percibiendo sus productos en la proporcion que fijará en su postura, sujetando esta á las reglas siguientes: Primera, que la cuota que se le aplique no sea mayor que la que dejó

de percibir y disfrutó el Gobierno durante el término de la amortizacion. Segunda, que la percepcion de sus productos no exceda de veinte años, contados desde el dia de la celebracion del contrato. Tercera, que si antes de este tiempo hubiere percibido por dicha cuota una suma igual á la estipulada como costo de la obra, cese desde luego la percepcion, quedando para lo de adelante todos los productos en beneficio del Gobierno, y la Empresa sin derecho ni representacion alguna en el camino por esta causa.

6ª En cualquier tiempo podrá el Gobierno asumir el pleno dominio y propiedad del camino, pagando á los empresarios la parte del capital que aún se les adeude y sus réditos vencidos; quedando además salvos los derechos que les concede el artículo anterior, hasta reembolsarse de la suma exhibida, bajo las mismas condiciones en él estipuladas.

7ª El Gobierno no garantiza á los empresarios, ni se obliga á pagar una mayor cantidad que la estipulada y determinada como costo de la obra, aun cuando efectivamente inviertan en ella otra mayor. Tampoco les concede ni señala, para el pago de su capital ó réditos, otro fondo ni otra hipoteca que los productos del mismo camino, en la cuota y tiempo convenidos en el contrato que se celebre.

Bases para las posturas de la segunda clase.

8ª El empresario determinará el tiempo durante el cual pretende que se le conceda el derecho de percibir los productos del camino, y la parte alícuota que de ellos dejará á beneficio del Gobierno.

9ª El tiempo de la concesion no podrá exceder de ochenta años, ni la parte alícuota concedida al Gobierno bajar del 45 por 100 de los productos del camino, cuando se pretenda la concesion por todo aquel tiempo. El Gobierno desea que este sea el más corto posible, aunque en proporcion se rebaje su lote.

10ª Durante la primera mitad del tiempo por el cual se celebre el contrato, el Gobierno percibirá la parte de productos que en él se estipule; mas en la segunda mitad se le aplicará la parte que en la anterior percibió la Empresa, y esta solo disfrutará la que correspondia á aquel.

Condiciones generales y comunes á ambas posturas.

11ª Los postores determinarán las obras que ofrezcan hacer, especificándolas hasta donde fuere conveniente para formar una cabal idea. El Gobierno se reserva determinar el sistema de construccion y de máquinas que ha de emplearse; advirtiéndose que estas deben ser de la mejor clase, y las obras sólidas y seguras.

12ª Designarán la ruta que ha de llevar el camino, ó la dejarán á la eleccion del Gobierno.

13ª Fijarán en términos claros y precisos el tiempo dentro del cual deben comenzar y concluir las obras, no excediendo de siete años. Se advierte que á la construccion del ferrocarril debe preceder la apertura de una carretera, y que tambien se han de fijar los términos de su principio y conclusion.

14ª Se garantizará á satisfaccion del Gobierno el cumplimiento del contrato bajo una pena convencional que no bajará de $200,000. Esta cantidad se asegurará con el depósito del dinero, ó especies valiosas, ó con hipotecas, ó con fianzas, abonadas conforme á la ley. El empresario incurrirá en la pena de perder los gastos hechos, los materiales y herramientas acopiadas en territorio de la República, y los derechos que le da el contrato, si no comienza y concluye la carretera, y si no comienza el ferrocarril dentro de los términos estipulados.

15ª Comenzado que sea el ferrocarril, se devolverá al empresario el depósito ó cancelará la obligacion en que consista la pena convencional; mas si despues de comenzado no lo concluye dentro de sus términos, incurrirá en las penas expresadas, excepto la multa, y solo tendrá derecho á que se considere como socio por el valor de los rieles, trenes, carros y demas materiales importados del extranjero, siempre que su costo original con los gastos exceda de $200,000, pues si fuere menor caerá tambien en la pena.

16ª Imponiendo al Gobierno el art. 1º de la ley de 14 de Mayo último la obligacion de preferir la Empresa formada por nacionales, y habiendo solicitado uno de los postores que se prescriban reglas para fijar es-

ta calidad; á fin de evitar los abusos que pudieran cometerse á la sombra de la incertidumbre en perjuicio de la República y de los postores de buena fe, se previene que todo postor debe expresar si la Compañía que se propone formar es extranjera, mista ó mexicana; advirtiéndose que la Empresa que se presente como mista no podrá traspasar su concesion á extranjeros, y la que se denomine nacional no podrá admitirlos en ningun tiempo como socios, ni celebrar con ellos pactos que les concedan hipoteca, accion ó cualquier derecho sobre el camino, ó para intervenir en la Empresa.

17ª La Empresa hará por su cuenta los muelles, diques y demas obras necesarias para la mayor comodidad y seguridad de los puertos y de la navegacion.

18ª Los dos extremos del camino terminarán en los puntos donde se establezcan las aduanas.

19ª La Empresa se obliga á cuidar hasta donde le sea posible, que no se haga el contrabando, y á destituir á los empleados suyos que lo protejan, luego que sea requerida por el Gobierno. Este se reserva la facultad de expedir los reglamentos convenientes para regularizar el comercio interior que se haga con las mercancías que transiten por el camino, y aun para no permitirlo, si así lo juzga conveniente.

20ª La Empresa trasportará gratis las tropas y empleados del Gobierno, y por una cuota que no bajará de la cuarta parte del precio de tarifa, sus armas, municiones y efectos.

21ª Los extranjeros que tomaren parte en la Compañía mista, ya sea como accionistas ó con cualquier otro título que les diere derecho para intervenir en ella, participar de sus productos, ó reclamar alguna de sus concesiones, no tendrán más derechos que los mexicanos, ni otros medios de hacerlos valer que los que á estos concedan las leyes de la República. Todas las cuestiones de esta naturaleza, y las que se susciten sobre la adquisicion, conservacion ó pérdida de las acciones ó derechos sobre el indicado camino, se decidirán por los tribunales competentes, conforme á las leyes. A las mismas condiciones se sujetarán los empleados y dependientes de la Empresa.

22ª La persona ó personas con quienes se contrate la apertura del camino no podrán traspasar y enajenar la concesion, sin previo consentimiento del Gobierno, ni admitir como socio á un gobierno ó Estado extranjeros. La violacion de cualesquiera de estas condiciones dejará sin efecto la concesion, y el Gobierno mexicano podrá disponer de ella á su voluntad, salvas las acciones legítimamente adquiridas por los accionistas particulares.

23ª Si la concesion del camino se hiciere á una Compañía mista, esta quedará obligada á mantener en México un expendio de sus bonos, y á admitir como accionistas á los mexicanos que quieran tomar parte en la Empresa. El valor de cada accion no podrá exceder de $5,000, reservándose á la Compañía la facultad de fijar, de acuerdo con el Gobierno, las condiciones para su adquisicion, conservacion y pérdida.

24ª El Gobierno será considerado como accionista por una cuota, cuando menos, de la tercera parte del total de las acciones en que se distribuya la Empresa.

25ª La parte alícuota de productos concedida al Gobierno comenzará á aplicársele desde que se ponga en observancia la tarifa.

26ª El Gobierno tendrá la facultad de establecer las oficinas ó empleados que juzgue convenientes para la imposicion y recaudacion de los derechos y cumplimiento del contrato; cuidando aquellas á la vez de que se dispense á la Empresa todo el favor y proteccion á que tenga derecho y que pueda dispensarle el Gobierno.

27ª El tránsito por el camino será libre para todas las naciones del globo, sin otras restricciones que las que prescriba el Gobierno. Tampoco puede concederse sin su órden expresa para el trasporte de tropas extranjeras ó municiones de guerra.

28ª Se concederá á la Empresa el terreno necesario para la construccion del camino y sus dependencias, con el uso y aprovechamiento de las maderas y materiales que se encuentren en los baldíos, y que necesite para la construccion de la obra. Pero si los terrenos, maderas y materiales pertenecen á dominio particular, los pagará á sus dueños, ó indemnizará conforme á las leyes. La Empresa no tiene facultad para

establecer ó introducir colonos extranjeros ni aun en los terrenos que adquiera por contratos particulares.

29ª La Empresa podrá introducir libres de todo derecho las máquinas, útiles y herramientas destinadas á la construccion y reparacion del camino, y durante el primer año de sus trabajos podrá tambien introducir paulatinamente los comestibles necesarios para la subsistencia de los trabajadores y empleados. Los permisos de esta clase deberán recabarse previamente del Gobierno, acompañando una factura de los artículos cuya introduccion se pida.

30ª La Empresa podrá establecer los guardas necesarios para la seguridad y conservacion del camino; mas no podrá construir fortalezas, crear ninguna especie de fuerza armada ni organizar resguardos sin la previa aprobacion del Gobierno.

31ª La Empresa percibirá todos los derechos que produzcan el tránsito, almacenaje y demas permitidos por la tarifa que formará, sometiéndola previamente á la aprobacion del Gobierno. Exceptúanse los adicionales impuestos sobre bultos y pasajeros, y la parte alícuota que de aquellos corresponda al Gobierno, conforme al contrato.

32ª El Gobierno se obliga á no imponer contribucion ni gabela alguna sobre el camino, mercancías ó pasajeros que por él pasen, ni sobre los capitales invertidos en él. Pero podrá imponer un derecho adicional sobre bultos y pasajeros en una cuota que no excederá de un real, aplicándose íntegramente su producto.

33ª Al vencimiento del término del contrato, adquirirá el Gobierno el camino con todas sus pertenencias, segun se expresa en la parte primera del art. 5º; advirtiéndose que debe encontrarse en perfecto corriente, y sus rieles, carros, trenes, herramientas y cuantos útiles le pertenezcan, cuando menos, de medio uso, calificado por peritos. Si su deterioro fuere mayor, se repondrá ó hará la indemnizacion correspondiente para restaurarlo. Los postores especificarán en sus propuestas el mínimum de carros y trenes con que ofrezcan hacer la devolucion.

34ª Los convenios celebrados con la persona ó personas á quienes se

haga la adjudicacion, ligarán y obligarán á todos los que tomen parte en la Empresa.

35ª Los postores comprenderán en sus propuestas todas las más concesiones ó ventajas á que aspiren, así como las que propongan hacer en beneficio del Gobierno, sobre las que quedan expresadas. El Gobierno desea que una de ellas sea la concesion de un derecho adicional sobre bultos, ó un tanto al millar sobre los productos, en beneficio de las obras de utilidad pública que designe.

México, Julio 29 de 1852.—*Ramirez.*

Orden.—Agosto 13 de 1852.

Se proroga el plazo para la presentacion de posturas á la comunicacion interoceánica en el Istmo de Tehuantepec.

Para resolver el Exmo. Sr. Presidente de la República sobre las aclaraciones que algunos postores al camino de Tehuantepec han pedido se hagan á varios artículos de la convocatoria, se ha servido S. E. prorogar el plazo señalado para la presentacion de posturas, por el término que se fijará al comunicar á vd. la resolucion suprema.

Aseguro á vd. mi consideracion.

Dios y libertad. México, Agosto 13 de 1852.—Por ocupacion del E. Sr. Ministro, *José María Ortiz Monasterio.*

Orden.—Agosto 21 de 1852.

Aclaraciones á la convocatoria expedida para la apertura del Istmo de Tehuantepec.

Ministerio de Relaciones Interiores y Exteriores.—Habiendo tomado en consideracion al Exmo. Sr. Presidente las dudas propuestas por algunos de los que quieren hacer posturas al camino de Tehuantepec, sobre la inteligencia de varios artículos de la convocatoria, las ha resuelto de la manera siguiente:

La vía de comunicacion interoceánica que por ahora se propone abrir

el Gobierno, es únicamente por ferrocarril y no por canalizacion; en consecuencia, la navegacion de que habla la 5ª de las condiciones fijadas á las posturas, se entenderá solo de la que pueda hacerse á los puertos habilitados.

En vista de las observaciones hechas por una de las compañías mexicanas sobre la estrechez del término señalado para la conclusion de la obra, se declara que el de siete años fijado como *máximum* en el artículo 13 de la convocatoria, será el de nueve, comprendiéndose en este el correspondiente á la construccion de la carretera.

El Gobierno debe ser considerado en la Empresa como accionista, regulándose su representacion por el interes que en ella tenga; de manera que si este es, por ejemplo, de 40 por 100, aquella será en los negocios de la Compañía la equivalente á los dos quintos de sus votos. Pero como podria suceder que las propuestas fueran de tal naturaleza que no dieran al Gobierno un interes bastante para elevar su representacion á la *tercera parte* de los votos, se exige por el art. 24 de la convocatoria, que aquella sea cuando menos la que tenga, no obstante que por su interes pecuniario no la alcance. En este sentido únicamente se entiende el artículo, y no en el de concurrir á la particion de los frutos, ó de aumentar su representacion en una tercera parte más sobre la que le corresponda por las estipulaciones del contrato.

La distribucion de los frutos se hará con sujecion á los períodos señalados en el art. 10, y no en proporcion á los productos que dieren; de suerte que, si durante el primero se hubieren colectado en mayor ó menor cantidad que en el segundo, el Gobierno y la Empresa no percibirán, ni tendrán derecho á reclamar sino lo que á cada cual corresponda y se hubiere colectado en su tiempo.

El derecho adicional de bultos que el Gobierno se reserva imponer por el art. 32 en su solo provecho, es una condicion del contrato; no así el de que habla el art. 35 en beneficio de obras de utilidad pública, pues los postores quedan en entera libertad para concederlo ú omitirlo en sus posturas.

No juzga el Gobierno conveniente fijar desde ahora un dia para la

apertura de los pliegos de las posturas, ni el principio que se ha visto forzado á adoptar para regularlas permite que, como se ha solicitado, sean discutidas por los postores, antes de declararse la preferencia; sin embargo, el deseo que manifiestan é intento que se proponen, quedarán enteramente satisfechos, pues S. E. les pedirá todas las explicaciones que juzgue necesarias, teniendo tambien ellos la libertad de hacer en cualquier tiempo cuantas estimen convenientes á sus intereses, ya sea de palabra ó por escrito.

La particular importancia del caso y la circunspeccion con que debe procederse en un negocio que ya explota con grandes ventajas la maledicencia, han determinado al Exmo. Sr. Presidente á disponer que la apertura de las propuestas se verifique en un mismo dia y á presencia de los postores que se encuentren presentes, concediéndose al que lo solicitare, el derecho de pedir que se marquen con su sello todas las fojas de las propuestas presentadas, cuya operacion practicará el ministro tesorero, cerrándolas en seguida bajo una sola cubierta, que tambien podrán sellar los postores, conservándose el pliego en este estado hasta la resolucion del Gobierno.—En virtud de esta precaucion que llena más cumplidamente el intento que se propuso al exigir en las posturas la autorizacion de dos escribanos, los interesados podrán omitir tal solemnidad. El nuevo término señalado para la presentacion de aquellas, será el dia 30 del corriente, al toque de las doce de la mañana en la Catedral.

México, Agosto 21 de 1852.—*Ramirez.*

Febrero 5 de 1853.

Contrato para la apertura del Istmo de Tehuantepec.

Ministerio de Relaciones Interiores y Exteriores.—El Exmo. Sr. Presidente interino de la República mexicana se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*El Presidente interino de los Estados-Unidos Mexicanos, á los habitantes de la República, sabed:*

«Que considerando que la apertura del Istmo de Tehuantepec ha llegado á ser ya, no solo una exigencia comercial del mundo todo, sino una necesidad política para conservar la integridad y soberanía de nuestro territorio; que de no resolverse esta cuestion en el angustiado plazo que acaso queda para terminarla con toda independencia y dignidad, se veria tal vez envuelta y complicada con las cuestiones políticas, y la República en graves compromisos que redundaran en perjuicio de todos los habitantes; y considerando por último, que aprobándose las proposiciones de la Compañía mista, á la cual se han unido las de Oaxaca y García, y los Estados de Oaxaca, Tabasco y Chiapas, no solo resultarán grandes bienes materiales á la nacion, sino que quedarán resueltas pacífica, tranquila y honrosamente las cuestiones que ha ocasionado este negocio; he tenido á bien decretar, usando de las facultades con que me hallo investido, y de conformidad con la ley de 14 de Mayo de 1852 y la convocatoria publicada en su consecuencia en 29 de Julio, lo siguiente:

«Artículo único. Se aprueban, con las modificaciones y aclaraciones que constan en la escritura de esta fecha, y que se hará pública, las proposiciones que para la apertura de la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, presentó la Compañía mista nacional y extranjera, bajo el nombre de A. G. Sloo.

«Por tanto, mando se imprima, publique. circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno general en México, á 5 de Febrero de 1853.—*Juan Bautista Ceballos.*—A D. J. Miguel Arroyo.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes.

Dios y libertad. México, Febrero 5 de 1853.—*J. Miguel Arroyo.*

CONTRATO que para la apertura y comunicacion del Istmo de Tehuantepec, forman, por una parte, á nombre del Supremo Gobierno de la República Mexicana, el Exmo. Sr. D. José Miguel Arroyo, oficial mayor con ejercicio de decretos del Ministerio de Relaciones Interiores y Exteriores, y encargado actualmente del despacho del mismo; y por otra parte el Sr. D. Guillermo D. Lee, apoderado de los Sres. A. G. Sloo y asociados, y los Sres. D. Ramon Olarte, D. Manuel Payno y D. José Joaquin Pesado, por los socios y empresarios mexicanos interesados en la Empresa de la comunicacion interoceánica de Tehuantepec y representantes de toda la Sociedad que, con el nombre de Compañía mista, se encarga de la apertura y comunicacion expresada, de acuerdo con las compañías llamadas de Oaxaca y de D. Felipe García y socios, y con los apoderados de los Estados de Chiapas, Tabasco y Oaxaca, bajo los artículos siguientes en que han convenido, usando el Supremo Gobierno de la facultad que le da la ley de 14 de Mayo de 1852, y de las ámplias que le concede el decreto de 11 del próximo pasado Enero.

1º La vía de comunicacion se hará por agua en la parte navegable que exista, y en donde esta concluya en el rio de Goatzacoalcos, principiarán los caminos de que habla el art. 2º

2º Los contratistas se comprometen á comenzar un camino de madera, desde el punto en que ya no sea navegable el rio de Goatzacoalcos, en direccion al Pacífico, al año de haberse celebrado este contrato, y á concluirlo á los tres años de haberlo comenzado. A comenzar la construccion de un ferrocarril, al año, contado desde esta última fecha, y á concluir dicho ferrocarril con todos los trenes y máquinas necesarias, dentro de los cuatro años siguientes, dando aviso al Supremo Gobierno en uno y otro caso de haber comenzado las obras y de quedar concluidas.

3º La direccion del camino será la que designen ingenieros competentes como la más practicable por lo corto de la distancia y por la facilidad en la construccion, debiendo partir desde el punto en que, previo exámen, se encuentre no ser ya navegable el rio de Goatzacoalcos.

4º La Empresa hará por su cuenta los muelles y diques necesarios para el uso de la vía de comunicacion en los nuevos puertos que habilite el Gobierno en los dos extremos del camino.

5º El Gobierno concede á la Compañía el terreno necesario para la

carretera y ferrocarril, muelles, diques, almacenes, depósitos, estaciones, cobertizos para diligencias y demas carruajes, y hoteles para transeuntes; pero si las tierras del dominio público no fueren suficientes para todas las atenciones antedichas, se tomará del de los particulares, indemnizando á los dueños conforme á las leyes.

6º La Empresa podrá tomar gratis, de las tierras del dominio público, cualquier material que sea necesario para la construccion del camino ó de sus pertenencias, y para su conservacion.

7º De los terrenos de particulares tambien podrá tomar esos materiales, pero indemnizando á los dueños conforme á las leyes.

8º En el tiempo que dure este contrato, la Empresa gozará del privilegio exclusivo de trasporte, por la vía de comunicacion, pudiendo en consecuencia cobrar peajes, derechos de tránsito y de almacenaje, cualquier otro derecho por fletes de mercancías ó costos de pasaje, conforme á la tarifa que aprobará el Gobierno, quien no podrá exigir impuesto ni contribucion de ningun género, ni sobre el tránsito de mercancías, ni sobre los pasajeros, ni sobre los capitales invertidos por la Empresa; pero sí se reserva el derecho que le da el art. 32 de la convocatoria, que á la letra dice: «El Gobierno se obliga á no imponer contribucion ni gabela alguna sobre el camino, mercancías ó pasajeros que por él pasen, ni sobre los capitales invertidos en él; pero podrá imponer un derecho adicional sobre bultos y pasajeros, en una cuota que no excederá de un real, aplicándose íntegramente su producto.»

9º La Empresa podrá importar, libres de derechos, los materiales y útiles necesarios para la construccion y conservacion del camino y de sus pertenencias, recabando del Gobierno previamente el permiso por conducto del inspector del mismo Gobierno, con nota de los artículos que se propone importar. Tambien podrá introducir, bajo las mismas condiciones, los objetos que no puedan obtenerse en el Istmo, y que para su manutencion y vestuario puedan necesitar los trabajadores y peones empleados en las obras del camino.

10. La libertad concedida á la Empresa para el trasporte de mercancías, se sujetará á los reglamentos que expida el Gobierno; no enten-

diéndose que por aquella se le concede tambien la de abrir su expendio en ningun punto del Istmo.

11. El Supremo Gobierno abrirá los puertos de altura y cabotaje que sean necesarios para el mejor servicio de la vía de comunicacion, no quedando por ahora más que el de Veracruz en el Golfo de México, y el de la Ventosa en el Pacífico: este último puerto será únicamente para el tránsito recíproco de pasajeros y mercancías.

12. Los privilegios que el Gobierno concede, serán valederos y exclusivos para la Empresa en todo el tiempo que dure este contrato.

13. El Gobierno protegerá con todo su poder la prosecucion, conservacion y seguridad de los trabajos.

14. Se garantiza á satisfaccion del Supremo Gobierno, el cumplimiento de este contrato con la suma de ($300,000) trescientos mil pesos en dinero efectivo, que exhibirán los representantes de la Compañía, al contado, en los términos que disponga el mismo Supremo Gobierno; y además ($50,000) cincuenta mil pesos mensuales hasta completar la suma total de ($600,000) seiscientos mil pesos. Los últimos ($300,000) trescientos mil pesos ganarán el rédito de 6 por 100 anual, pues los trescientos mil primeros se entregarán sin rédito alguno como garantía del presente contrato. Pero ambas sumas, con los intereses que venzan los segundos trescientos mil pesos, desde la fecha de sus respectivas entregas hasta extinguir el capital y los réditos que devengue, serán pagados á la Compañía con la mitad de los primeros productos que correspondan al Gobierno, dándosele á la Compañía dicha, para su seguridad, por la Tesorería general, los certificados, bonos ó documentos necesarios por la referida suma de ($600,000) seiscientos mil pesos. Los términos estipulados en los arts. 14 y 15 de la convocatoria, serán ampliados prudentemente por el Gobierno en los casos de naufragio ú otra fuerza mayor, cuyos arts. son del tenor siguiente: «14. Se garantiza á satisfaccion del Gobierno el cumplimiento del contrato bajo una pena convencional, que no bajará de doscientos mil pesos. Esta cantidad se asegurará con el depósito del dinero ó especies valiosas, ó con hipotecas, ó con fianzas abonadas conforme á la ley. El empresario incurrirá en la pena de

perder los gastos hechos, los materiales y herramientas acopiadas en el territorio de la República, y los derechos que le da el contrato, si no comienza y concluye la carretera, y si no comienza el ferrocarril dentro de los términos estipulados. — Art. 15. Comenzado que sea el ferrocarril, se devolverá al empresario el depósito, ó cancelará la obligacion en que consista la pena convencional; mas si despues de comenzado no lo concluye dentro de sus términos, incurrirá en las penas expresadas, excepto la multa, y solo tendrá derecho á que se le considere como socio por el valor de los rieles, trenes, carros y demas materiales importados del extranjero, siempre que su costo original con los gastos exceda de doscientos mil pesos; pues si fuere menor, caerá tambien en la pena.»

15. La Empresa se compromete á llevar á cualquier punto, á orillas del camino, libre de gastos, la correspondencia que debe transitar por dicho camino, recibiéndola y entregándola con las formalidades de estilo. De la misma manera trasportará todos los efectos y objetos que sean propiedad del Gobierno por la cuarta parte de la tarifa; igualmente conducirá sin estipendio alguno, en ida y vuelta, los oficiales, tropas, empleados ó agentes del Gobierno general ó de los Estados. Los metales, productos agrícolas é industriales de la República, serán trasportados por un 25 por 100 menos del precio de tarifa.

16. Durante cincuenta años, contados desde el dia en que se ponga en ejecucion la tarifa de que habla el art. 8°, el Gobierno de México recibirá 20 por 100 de los rendimientos líquidos del camino. En todo este período, todos los privilegios contenidos en esta contrata serán valederos y exclusivos, sin que puedan alterarse, excepto por mútuo consentimiento; y al fin del tiempo señalado el Gobierno entrará en la plena y absoluta posesion del camino, con todos sus trenes (que cuando menos deberán ser los necesarios para poder trasportar al dia quinientos pasajeros y diez mil arrobas de carga), útiles y pertenencias; entendido que tanto aquellos como el camino, deben entregarse en corriente y en perfecto estado de servicio; debiendo hallarse los rieles, carros, máquinas y utensilios, cuando menos de medio uso, sin que se entiendan inclu-

sos los buques y vapores. Para no hacer ilusoria la entrega del camino y demas útiles que expresa la cláusula anterior, la Compañía se compromete á poner en depósito en los diez últimos años, el 10 por 100 de los productos líquidos que le corresponden, cuyo depósito se devolverá á la Empresa luego que el Gobierno haya recibido, á su satisfaccion, todo lo contenido en la expresada cláusula anterior.

17. Siendo de suma necesidad el que para los buques que naveguen hácia la vía de comunicacion, haya faro en los dos extremos de ella, y tambien en el banco de los Alacranes, y otros más en el puerto de Acapulco; y siendo igualmente necesario para el desarrollo de los recursos de la República y para la construccion de buques que, si fuere practicable, la barra de Goatzacoalcos se ahondare, así como tambien el cauce de dicho rio, se separarán anualmente por la Empresa para llevar á efecto esas mejoras bajo planes que el Gobierno apruebe, dos y medio por ciento de los redimientos líquidos del camino, hasta que esas obras hayan sido terminadas. Los faros, una vez concluidos, pertenecerán exclusivamente al Gobierno.

18. El Gobierno y la Empresa, cada uno por su parte, podrán nombrar interventores en proporcion á los intereses que respectivamente representen, para que vigilen é inspeccionen y glosen las cuentas del camino durante el tiempo que dure este contrato. No representando el Supremo Gobierno más que la quinta parte del producto total, se le considerará para su representacion cual lo fija la cláusula 24 de la convocatoria, que dice así: «El Gobierno será considerado como accionista por una cuota, cuando menos, de la tercera parte del total de las acciones en que se distribuya la Empresa.»

19. La Empresa se obliga á observar las restricciones siguientes: 1ª La Compañía no podrá construir fortalezas en el Istmo, ni organizar fuerzas militares de ninguna clase. No dará pasaje á ninguna fuerza armada, ya sea nacional ó extranjera, sin expresa autorizacion del Gobierno. 2ª La compañía no admitirá en los terrenos que ocupe para todo lo dicho en el art. 5º, á más personas que las que fueren necesarias para la negociacion en todos sus ramos. 3ª La Compañía despedirá in-

mediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó cometa cualquier otro delito, y auxiliará al Gobierno para su persecucion. 4ª La Compañía procurará que todo pasajero observe las leyes aduanales de la República.

20. Los extranjeros que tomen parte en la empresa, se sujetarán á lo que previenen los arts. 21 y 22 de la convocatoria, que á la letra dicen: «Art. 21. Los extranjeros que tomaren parte en la Compañía mista, ya sea como accionistas ó con cualquier otro título que les diere derecho para intervenir en ella, participar de sus productos ó reclamar alguna de sus concesiones, no tendrán más derechos que los mexicanos, ni otros medios de hacerlos valer que los que á estos concedan las leyes de la República. Todas las cuestiones de esta naturaleza, y las que se susciten sobre la adquisicion, conservacion ó pérdida de las acciones ó derechos sobre el indicado camino, se decidirán por los tribunales nacionales competentes, conforme á las leyes. A las mismas condiciones se sujetarán los empleados y dependientes de la Empresa.» «Art. 22. La persona ó personas con quienes se contrate la apertura del camino, no podrán traspasar ni enajenar la concesion sin previo consentimiento del Gobierno, ni admitir como socio á un gobierno ó Estado extranjero. La violacion de cualquiera de estas condiciones dejará sin efecto la concesion, y el Gobierno mexicano podrá disponer de ella á su voluntad, salvas las acciones legítimamente adquiridas por los accionistas particulares.»

21. El tránsito por la vía de comunicacion será libre para todos los habitantes del globo; pero se aumentará un 25 por 100 á las mercancías de las naciones que no hayan celebrado tratado de neutralidad con México.

22. Tan pronto como se organice la Compañía para construir el ferrocarril, se establecerá en México un expendio de bonos, é igualmente se abrirá otro en Lóndres ó en otra plaza de Europa; y durante un período que no bajará de seis meses, una tercera parte al menos de todas las acciones se mantendrá á disposicion de los ciudadanos de México que deseen ser suscritores.

23. La Empresa, en balijas cerradas, que no podrán abrirse, tendrá la facultad de trasportar la correspondencia extranjera por la vía de comunicacion, y estas balijas podrán ser selladas por los administradores de correos ó de las aduanas respectivas.

24. La Compañía no podrá vender ó enajenar acciones á los Estados de la Federacion en cambio de terrenos baldíos ó de servidumbre de indios.

25. La Compañía admite como condicion indispensable todos los artículos de la convocatoria publicada por el Supremo Gobierno con fecha 29 de Julio del año próximo pasado, que no choquen ni estén en contradiccion con el espíritu, texto y letra de esta contrata.

NAVEGACION.

Art. 1º El Supremo Gobierno concede á los contratistas y sus asociados el privilegio exclusivo de navegar por el rio de Goatzacoalcos, durante todo el tiempo que se fija al presente contrato; pero todos los habitantes y dueños de haciendas ó de otra propiedad situada sobre las orillas del rio, podrán importar los artículos de que tengan necesidad, y exportar sus productos agrícolas ó industriales por los buques de construccion mexicana.

Art. 2º El Gobierno exime del derecho de toneladas á los buques de vapor de la Compañía que sean destinados á conducir la correspondencia y mercancías de tránsito.

Art. 3º La Empresa se compromete á establecer una línea de vapores suficiente para el servicio de la vía de comunicacion, con bandera mexicana, con arreglo á las leyes del país, para navegar desde Veracruz hasta el punto en que sea navegable el rio de Goatzacoalcos, en donde comenzará el camino ó ferrocarril.

Art. 4º La Compañía se compromete á trasportar, libre de gastos, la correspondencia que venga para cualquier punto de México, y la que de él se envie á los otros donde tocaren sus vapores, recibiéndola y entregándola con las formalidades de estilo; de la misma manera trasportará todos los efectos y objetos que sean propiedad del Gobierno, por la

cuarta parte de la tarifa; igualmente conducirá sin estipendio alguno, en ida y vuelta, los oficiales, tropas, empleados ó agentes del Gobierno general ó de los Estados. Los metales, productos agrícolas é industriales de la República, serán trasportados por un 25 por 100 menos del precio de la tarifa.

Art. 5º La Compañía procurará que los vapores del Pacífico continúen haciendo su depósito de carbon de piedra en Acapulco, y se compromete á reconocer, tan pronto como sea posible, los criaderos de ese mineral en el Estado de Guerrero, á fin de poderlos explotar por medio de convenios con sus respectivos dueños.

Art. 6º Para el cumplimiento de cuanto comprende y abarca este contrato, el Supremo Gobierno se entenderá, por medio de sus agentes ó apoderados, con los representantes de la Compañía mista, mencionados al principio de esta escritura, ó los que en lo sucesivo lo fueren.

México, Febrero 5 de 1853.—*J. Miguel Arroyo.—M. Payno.—W. D. Lee.—J. Joaquin Pesado.—Ramon Olarte.*

Orden.—Febrero 19 de 1853.

Nombramiento de comisionados para la formacion del tratado con los Estados-Unidos de América, para el reconocimiento expreso de la neutralidad del paso por el Istmo de Tehuantepec en caso de guerra.

Ministerio de Relaciones Interiores y Exteriores.—Debiendo procederse á la celebracion de un tratado con los Estados-Unidos de América para el reconocimiento expreso de la neutralidad del paso por el Istmo de Tehuantepec, en caso de guerra, con arreglo á la 4ª de las bases del art. 2º de la ley del Congreso general de 14 de Mayo último; deseando el Exmo. Sr. general depositario del Supremo Poder Ejecutivo, confiar tan importante negociacion á personas cuyas luces, honradez y patriotismo aseguren su feliz término, y concurriendo tan apreciables circunstancias en V. S., segun lo ha acreditado en los distinguidos puestos que ha desempeñado con tanto provecho para la República, S. E. se ha servido nombrar á V. S. plenipotenciario, para que en union del

Exmo. Sr. general de division D. José María Tornel, investido con igual carácter, proceda á negociar el tratado referido, con el Sr. Alfredo Conkling, enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de los Estados-Unidos, á cuyo fin se remitirán á V. S. oportunamente el pleno poder é instrucciones necesarias.

S. E. espera que gustosamente prestará V. S. este nuevo servicio á la República, admitiendo tan interesante comision; y al comunicárselo, tengo la honra de reproducir á V. S. mi distinguido aprecio y consideracion.

Dios y libertad. México, Febrero 19 de 1853.—*J. Miguel Arroyo.*—Al Sr. D. Joaquin de Castillo y Lanzas.

Decreto.—Setiembre 3 de 1857.

Se declara caduco é insubsistente el privilegio concedido para la apertura de la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª—El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*El C. IGNACIO COMONFORT, Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las facultades que me concede el plan de Ayutla, reformado en Acapulco, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Artículo único. Se declara caduco é insubsistente el privilegio que en 5 de Febrero de 1853 se concedió á Mr. G. A. Sloo y socios, y á la Compañía llamada mista, para la apertura de la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, por haber infringido los concesionarios las obligaciones que les impuso el decreto de esa misma fecha.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el palacio de Tacubaya, á 3 de Setiembre de 1857.—*I. Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes. Dios y libertad. México, Setiembre 3 de 1857.—*Siliceo.*

Decreto.—Setiembre 7 de 1857.

Se concede privilegio á la Compañía formada en Nueva-Orleans, llamada "Compañía de la Luisiana de Tehuantepec," para la apertura de la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª—El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*El C. IGNACIO COMONFORT, Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayutla y reformado en Acapulco, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se concede privilegio á la Compañía formada en Nueva-Orleans en 30 de Julio del presente año, llamada «Compañía de la Luisiana de Tehuantepec,» para la apertura de la comunicacion interoceánica, por el Istmo de ese nombre, con las condiciones expresadas en este decreto.

«Art. 2º La Compañía tendrá obligacion de hacer la comunicacion por agua en la parte navegable del rio Goatzacoalcos, y en donde ella concluya principiarán los caminos á que se refieren los dos artículos siguientes.

«Art. 3º La Compañía deberá construir un ferrocarril que comenzará á los diez y ocho meses, contados desde la fecha de este decreto, teniendo terminado en cada año un tramo de diez leguas, hasta la conclusion de toda la línea.

«Art. 4º Entretanto concluye la Compañía el camino de fierro, estará obligada á conservar en buen estado de servicio un camino cómodo y con los puentes necesarios para el tránsito de carruajes que conduzcan pasajeros y mercancías de poco peso.

«Art. 5º Hechos los reconocimientos necesarios y levantados los pla-

nos de la ruta general por los ingenieros, se presentarán al Ministerio de Fomento para su aprobacion.

«Art. 6º La Compañía deberá construir por su cuenta, en los dos años siguientes á la fecha en que concluya el ferrocarril, los muelles y diques necesarios para el uso de la vía de comunicacion en los puertos de Goatzacoalcos y de la Ventosa, habilitados para el comercio de altura. Desde luego harán las obras precisas para facilitar la descarga de los buques y evitar la avería de las mercancías.

«Art. 7º El Gobierno concede á la Compañía el terreno necesario para la carretera y el ferrocarril, muelles, diques, almacenes, depósitos, estaciones, cobertizos para diligencias y demas carruajes, y hoteles para transeuntes; pero si las tierras del dominio público no fueren suficientes para todos estos objetos, las tomará la Compañía del de los particulares, indemnizando ella á los dueños conforme á las leyes.

«Art. 8º La Compañía podrá tomar gratis de las tierras que fueren del dominio público, los materiales necesarios para la construccion del camino ó de sus pertenencias, y para su conservacion. Si los materiales se hallaren en terrenos de particulares, podrán usarlos tambien, pero indemnizándolos conforme á las leyes.

«Art. 9º Se concede á la Compañía privilegio exclusivo de trasporte por la vía de comunicacion, pudiendo en consecuencia, cobrar peajes, derechos de tránsito y de almacenaje, y cualquiera otro derecho por fletes de mercancías ó costos de pasaje, sin que la tarifa que se fije por la Compañía exceda de cincuenta centavos por legua para cada pasajero, de tres centavos por legua para cada arroba de mercancías, y de 1 por 100 del valor de los metales preciosos ó de las alhajas que trasporten, entendiéndose esta última asignacion para toda la travesía del camino.

«Art. 10. El Gobierno no exigirá impuesto ni contribucion alguna, ya sea sobre el tránsito de mercancías, ya sea de los pasajeros, ya en fin, por los capitales invertidos en el camino; pero la Compañía tendrá obligacion de pagarle mensualmente 12 centavos por cada uno de los pasajeros, ó de los bultos que trasporte por la vía general.

«Art. 11. Durante el tiempo necesario para la construccion del cami-

no, la Compañía podrá importar al Istmo, libres de derechos, los materiales, máquinas, herramientas, carruajes y útiles necesarios para la construccion y conservacion de la vía y de sus pertenencias, así como los objetos de primera necesidad que no se encuentren en el Istmo, y para la manutencion y vestido que puedan necesitar los trabajadores y peones empleados en el camino. Pasado aquel término, solo podrá introducir libres de derechos, las máquinas, carros y carriles que necesite para el camino, durando esta exencion el tiempo del privilegio, y haciendo uso de ella, así como de la anterior, la Compañía, segun las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

«Art. 12. El Gobierno protegerá con todo su poder la prosecucion, conservacion y seguridad de los trabajos.

«Art. 13. La facultad concedida á la Compañía para el trasporte de mercancías, se reglamentará por el Ministerio de Hacienda, procurando evitar los abusos y principalmente facilitar la pronta expedicion de aquellas; sin que se entienda por esa facultad, que la Compañía tiene derecho de abrir su expendio en ningun punto del Istmo.

«Art. 14. El Gobierno conservará abiertos y habilitados para el comercio de altura los puertos de Goatzacoalcos en el Golfo de México, y de la Ventosa en el Pacífico.

«Art. 15. La Compañía tendrá obligacion de construir faros de primera clase en los dos extremos de las vías, y otro en el puerto de Acapulco, debiendo quedar concluidos dentro de siete años los primeros, y el tercero dentro de diez, contados desde esta fecha, los que serán de la pertenencia exclusiva del Gobierno. Tendrá tambien obligacion de ahondar la barra de Goatzacoalcos y el cauce del rio, si fuere posible, segun los planos que serán aprobados por el Ministerio de Fomento.

«Art. 16. El presente privilegio durará sesenta años contados desde esta fecha, y en todo ese tiempo, el Gobierno recibirá un 15 por 100 de las utilidades líquidas de la vía general, siempre que se hagan dividendos á los accionistas. En todo ese tiempo, las exenciones y demas derechos concedidos á la Compañía por este decreto, serán valederos y exclusivos, sin que puedan alterarse, excepto por mútuo consentimiento:

y al fin de los sesenta años, el Gobierno entrará en plena y absoluta posesion del camino, con todos sus trenes (que cuando menos deberán ser los necesarios para poder trasportar al dia quinientos pasajeros y diez mil arrobas de carga), útiles y pertenencias; entendido que, tanto aquellas como el camino, deben entregarse en corriente y en perfecto estado de servicio; debiéndose hallar los rieles, carros, máquinas y utensilios, cuando menos de medio uso, y sin que se entiendan inclusos los buques y vapores.

«Art. 17. La Compañía se hará cargo de pagar á Mr. Francisco P. Falconnet los seiscientos mil pesos, con los réditos que les correspondan, prestados á la Empresa Sloo para que cumpliese con la condicion que se le impuso en el art. 14 del contrato de 5 de Febrero de 1853, libertando al Gobierno de toda responsabilidad futura, y sin disminuir por esto la parte de utilidades que le pertenezcan, segun la regla fijada en el artículo anterior.

«Art. 18. La Compañía estará obligada á llevar á cualquier punto, en todo el tránsito del camino, libres de gastos, la correspondencia que debe transitar por él, recibiéndola y entregándola con las formalidades de estilo. De la misma manera trasportará todos los frutos y objetos que sean propiedad del Gobierno, por la mitad de la tarifa. Igualmente conducirá, sin estipendio alguno en ida y vuelta, los oficiales, tropas, empleados ó agentes del Gobierno general, ó de los Estados, cuando caminen por causa del servicio público. Los metales y productos agrícolas é industriales de la República, serán trasportados por un 25 por 100 menos del precio de tarifa, sujetándose á las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

«Art. 19. El Gobierno nombrará dos de los nueve directores de la Compañía, con las mismas facultades y prerogativas de estos; podrá tambien constituir en el Istmo una comision que vigile las obras y trabajos que se emprendan, en conformidad de este privilegio.

«Art. 20. Se imponen á la Compañía las restricciones siguientes: 1ª No podrá construir fortaleza en el Istmo, ni organizar fuerza armada de ninguna clase: tampoco dará pasaje á fuerza alguna armada, ya sea

nacional ó extranjera, sin expresa autorizacion del Gobierno general. 2ª Despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó cometa cualquiera delito, auxiliando al Gobierno para su persecucion. 3ª Pondrá en ejecucion los medios que se le designen por el Gobierno general, para que todo pasajero observe las leyes aduanales de la República.

«Art. 21. La Compañía, así como todos los extranjeros que tomaren parte en ella como accionistas, ó con algun otro título que les diere derecho para intervenir en sus operaciones, participar de sus productos ó reclamar alguna de sus concesiones, no tendrán más derechos que los mexicanos, ni otros medios de hacerlos valer que los que á estos concedan las leyes de la República. Todas las cuestiones de esta naturaleza, y las que se susciten sobre la adquisicion, conservacion ó pérdida de las acciones ó derechos sobre el indicado camino, se decidirán por los tribunales nacionales competentes, conforme á las leyes. A las mismas condiciones se sujetarán los empleados y dependientes de la Compañía.

«Art. 22. La restriccion del artículo anterior no tendrá lugar en las disensiones ó diferencias que se susciten entre extranjeros accionistas, y fuera de la República, en cuyo caso se examinarán y decidirán como si la restriccion no existiese; pero sin que las decisiones de los tribunales extranjeros afecten en manera alguna á las prescripciones de este decreto, á los existentes de la Compañía concesionaria del privilegio, que se reputa mexicana para todos los efectos de la concesion, y á los intereses mexicanos.

«Art. 23. La Compañía no podrá traspasar, enajenar ni hipotecar este privilegio, sin previo consentimiento del Gobierno, ni admitirá, en ningun caso, como socio, á un Gobierno ó Estado extranjero.

«Art. 24. El tránsito por la vía de comunicacion será libre para todos los habitantes del globo; pero se aumentará un 25 por 100 á las mercancías de las naciones que no celebraren tratado de neutralidad con México.

«Art. 25. La Compañía abrirá un registro en México, por un período de cuatro meses, para que los nacionales tomen acciones en la Empresa,

y á los que se reservará la tercera parte del monto total de ellas: despues de este término, la Compañía quedará en libertad para expenderlas en cualquiera plaza de los Estados-Unidos ó de Europa.

«Art. 26. La Compañía tendrá facultad de trasportar en balijas cerradas, que no podrán abrirse, la correspondencia extranjera, por la vía de comunicacion, y estas balijas serán selladas por los administradores de correos ó de los de aduanas marítimas.

«Art. 27. Se concede á la Compañía el privilegio exclusivo de navegar, con bandera mexicana, por el rio Goatzacoalcos, durante todo el tiempo de la concesion, estableciendo vapores para el servicio de la línea, que podrán no tener la dotacion que las leyes exigen para que los buques se reputen nacionales, pero quedando sujetos su capitan, empleados y sirvientes, á la prescripcion del art. 21 de este decreto.

«Art. 28. El privilegio concedido á la Compañía en el artículo anterior, no se opone á que todos los habitantes y dueños de haciendas ó de otra propiedad, situadas sobre las orillas del rio, puedan importar los objetos de que tengan necesidad y exportar sus productos agrícolas ó manufactureros, por buques de construccion y con bandera mexicana.

«Art. 29. Los buques de la Compañía que sean destinados únicamente á conducir la correspondencia y mercancías de tránsito en toda la vía, estarán exentos del derecho de toneladas.

«Art. 30. La Compañía trasportará en sus buques, libre de gastos, la correspondencia que venga por cualquier punto de la República, y la que de ella se envie á los otros donde tocaren sus vapores, recibiéndola y entregándola con las formalidades de estilo: de la misma manera trasportará todos los efectos y objetos que sean propiedad del Gobierno, por la mitad de la tarifa: igualmente conducirá, sin estipendio alguno, en ida y vuelta, los oficiales, tropas, empleados y agentes del Gobierno general ó de los Estados que caminen por causa del servicio público. Los metales y productos agrícolas ó manufactureros de la República, serán trasportados por un 25 por 100 menos del precio de tarifa.

«Art. 31. El máximum de la tarifa en la vía de navegacion, será de las tres cuartas partes de la tarifa del camino de fierro.

«Art. 32. Si además del puerto de la Ventosa, necesitare la Compañía otro en el Pacífico, para depósito é invernadero, deberá preferir el de Acapulco.

«Art. 33. La Compañía tendrá obligacion de constituir en México un apoderado con las instrucciones y autorizacion necesarias, para entenderse con el Gobierno general y demas autoridades de la República, en todos los negocios que se refieran á las obligaciones que le impone este decreto.

«Art. 34. Este privilegio caduca, porque la Compañía no cumpla con alguna de las obligaciones, ó infrinja las restricciones que se le imponen en el presente decreto, así como porque suspenda los trabajos en el camino por el espacio de cuatro meses. En cualquiera de esos casos, no solo perderá la concesion, de que el Gobierno mexicano podrá disponer á su arbitrio, sino todos los gastos y obras que hubiere hecho en el Istmo, que quedarán á beneficio de la nacion, pagando además la Compañía una multa de cincuenta mil pesos, que será afianzada á satisfaccion del Ministerio de Fomento.

«Art. 35. En el caso de que se suscite alguna duda ó diferencia en la ejecucion ó interpretacion de este privilegio, será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Gobierno y otro por la Compañía; los cuales, antes de empezar á conocer, nombrarán un tercero para el caso de discordia. Contra la sentencia de los árbitros y el tercero, no habrá apelacion ni recurso alguno.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á 7 de Setiembre de 1857.—*I. Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. México, Setiembre 7 de 1857.—*Siliceo.*

Reglamento.—Octubre 30 de 1857.

Secretaría de Estado y del Despacho de Hacienda y Crédito público.—El Exmo. Sr. Presidente de la República, en cumplimiento de lo dis-

puesto en el decreto de 7 de Setiembre último, que concedió privilegio á la Compañía de la Luisiana de Tehuantepec, para la apertura de la comunicacion por el Istmo de ese nombre, ha tenido á bien acordar el siguiente

REGLAMENTO.

Tránsito de uno y otro Océano.

Art. 1º Todo capitan de buque perteneciente á la Compañía que arribe á los puertos abiertos al comercio de altura en el Istmo, con cargamento destinado para el solo tránsito de uno á otro Océano, presentará al administrador de la aduana marítima respectiva un manifiesto general con una ó más facturas en que los interesados pormenoricen los efectos que remiten, así como la noticia de equipajes y la de sobrante de rancho, con sujecion á los modelos que se acompañan bajo los números 1, 2, 3 y 4. Igualmente se entregará al propio administrador por el capitan, el recibo de la copia del manifiesto y facturas, otorgado por el cónsul ó vicecónsul mexicano que resida en el puerto donde el buque haga su carga, ó del más inmediato, caso de que allí no lo haya; quedando dispensados de la presentacion de las copias relacionadas, los capitanes de los buques procedentes de la India, ó islas de Sandwich, mientras no hubiere agentes consulares mexicanos en esos puntos.

Art. 2º Hecha la descarga con las formalidades prevenidas por las leyes, de las mercancías que se importen para el solo tránsito, se depositarán en el local que la Compañía destine al efecto, cuyo local tendrá tres llaves distintas, de las que una estará al cargo del administrador de la aduana marítima, otra al del alcaide, y la otra al del agente de la Compañía. Con relacion á los objetos inflamables y materias corrosivas, el depósito se hará en local separado.

Art. 3º Los equipajes de solo tránsito que se importen, se depositarán igualmente, en el entretanto sean extraidos para su reembarque, ó alguno de los interesados dispone del que le pertenezca, en cuyo último caso le será entregado desde luego, previo su reconocimiento; teniéndose presente, sin embargo, el que puedan llevar consigo en el acto del des-

embarque, un saco ó bulto pequeño, que no contenga más que efectos y ropa de uso.

Art. 4º Las mercancías que se importen en el Istmo para solo su tránsito, caminarán con guía, que expedirá la aduana marítima respectiva.

Art. 5º Expedidas que sean las guías indicadas, la aduana cruzará á cada bulto un lío fuerte, cuyos cabos serán asegurados en un solo punto, con el sobrante de dos pulgadas, y engarzados en un poste de plomo que se oprimirá, y estampará con un sello que al efecto tendrá la aduana. De la propia manera se observará con los bultos de equipaje.

Art. 6º Siendo libre el tránsito de las mercancías que sean trasportadas al través del Istmo para ir de uno á otro Océano, la aduana no exigirá derecho alguno por las guías que expida con arreglo al art. 4º de este reglamento.

Art. 7º Para el tránsito de las mercancías expresadas, la Compañía será considerada como consignataria, y por consiguiente sujeta á la responsabilidad que imponen las leyes vigentes al comercio interior de la República, incurriendo en las penas que ellas establecen por la no presentacion de la tornaguía, que expedirá sin la más leve demora la aduana en que se presenten las mercancías para su reembarque.

Art. 8º La correspondencia exterior de solo tránsito la recibirá la aduana marítima respectiva, y esta la entregará desde luego al agente de la Compañía con un certificado del número de balijas que contiene, estampando un sello de plomo en los términos que previene el art. 5º de este reglamento. El certificado se presentará con el contenido de él, al administrador de la aduana marítima del puerto en donde las balijas hayan de ser reembarcadas, para el reconocimiento previo de solo el número considerado en el certificado referido, y el exámen del sello exterior. Con relacion á la correspondencia que se dirija del interior de la República para su trasporte, el agente relacionado la recogerá de las administraciones de correos, sin que pueda admitir otra que no sea por conducto de dichas oficinas.

Tránsito interior.

Art. 9º Los cargamentos que para el consumo interior de la República lleguen del exterior al Istmo, ya sea en buque de la Compañía, ó con bandera de algun país extranjero que se halle en paz con México, se sujetarán, tanto los buques como las mercancías, á lo prevenido en la Ordenanza general de aduanas marítimas y fronterizas, así como á las demas disposiciones relativas.

Art. 10. Cuando buques de la Compañía arriben á alguno de los puertos del Istmo con mercancías no destinadas para el tránsito, ni para el uso de la propia Compañía, sino para el consumo interior, la capitanía del puerto hará un cómputo del número de toneladas que midan esas mercancías, y la aduana respectiva exigirá el derecho correspondiente.

Art. 11. De conformidad con lo estipulado en el art. 11 del privilegio, las dos aduanas del Istmo recibirán sin cobrar derecho alguno, toda la maquinaria, herramienta, wagones, coches, sus arneses, fierro, clavazon, madera labrada, casas de madera para estaciones y demas útiles que sean necesarios para la construccion y conservacion del camino de tierra y de fierro; permitiéndose igualmente con la misma libertad de derechos, la importacion de ladrillos, piedras labradas, cal y toda clase de instrumentos de zapa, de carpintería, herrería y carrocería. En cuanto á los víveres, se podrán tambien importar libres de derechos los que sean necesarios para el consumo de los trabajadores, exceptuándose los vinos y licores finos. Respecto del vestido, se podrán importar de igual manera, pantalones, blusas ó paletós, camisas, cobertores ó frazadas, botas y zapatos, sombreros, mosquiteros, sábanas, fundas y colchones hechos; entendiéndose de que todos estos artículos han de ser ordinarios, pues todos los que sean finos pagarán sus derechos conforme á la Ordenanza, si hubieren de consumirse en el Istmo. Los capitanes de los buques de la Compañía, para verificar estas importaciones, formarán en el puerto de la procedencia una factura especificada, que presentarán al cónsul ó vicecónsul mexicano del puerto, ó del lugar más cercano; cuyo funcionario certificará dicha factura, en la que expresarán los

capitanes, previamente, que los efectos á que se refiere no son con el objeto de comerciar, sino solo para el uso de la Compañía. El administrador de la respectiva aduana del Istmo, cerciorado de que en efecto los artículos que se introducen son para la construccion, servicio del camino, ó uso de los trabajadores, permitirá el desembarque, liquidará la factura conforme á la Ordenanza y hará en un libro especial un asiento de los derechos que hubieran debido pagar los artículos importados, sin cobrarlos á la Compañía ni exigirle fianza. De cada importacion de esta clase que se haga, remitirá el administrador copias de las facturas al Ministerio de Hacienda, para que recaiga la aprobacion necesaria, y se pueda corregir por el Supremo Gobierno cualquier abuso que se note. Cuando los buques procedieren de Nueva-Orleans, donde reside la Direccion de la Compañía, deberán traer un certificado firmado por el presidente ó vicepresidente ó secretario de ella, en que conste que el buque pertenece efectivamente á la Compañía, y conduce para objetos del camino los efectos que consten en la factura, que, como se ha dicho, debe certificar el cónsul. En el caso de que los buques saliesen de Europa, de Nueva-York, de la Alta California ó de cualquiera otro puerto, no será necesario el documento de la Direccion; pero esta tiene obligacion de dar aviso por el primer conducto á las aduanas del Istmo, de la salida de dichos buques y de los efectos y materiales que conducen para el uso de la Compañía.

Art. 12. Para hacer el trasporte de los metales y productos agrícolas ó manufactureros de la República, los interesados presentarán, si el agente de la Compañía así lo exige, un certificado de la primera autoridad política del lugar de su procedencia, en el que bajo su responsabilidad haga la correspondiente declaracion de constarle la nacionalidad de los artículos expresados, que tendrán derecho á la rebaja del 25 por 100 del precio de tarifa.

Disposiciones generales.

Art. 13. Las respectivas aduanas, con presencia de la notacion que se haga de las guías que se expidan para el trasporte de los bultos por

la vía general, exigirán mensualmente á la Compañía doce centavos por cada uno, que se cargará bajo el ramo de « *Productos de tránsito interoceánico de Tehuantepec.* »

Art. 14. En el propio ramo se harán cargo igualmente de los doce centavos que asimismo se exigirán mensualmente por cada uno de los pasajeros que se trasporten, para cuyo efecto la Compañía acreditará debidamente á la aduana el número de individuos que hayan tomado pasaje en el curso del mes.

Art. 15. Los dos representantes mexicanos en la Direccion de la Compañía remitirán cada semestre á las aduanas de Goatzacoalcos y de la Ventosa, con presencia de la contabilidad de la Empresa, un estado en que se manifieste el número de bultos y de pasajeros que hayan sido conducidos por la vía general. Recibido que sea el estado referido, las aduanas expresadas se pondrán de acuerdo para hacer la confronta correspondiente.

Art. 16. Siempre que el Supremo Gobierno tenga que hacer trasportar á cualquier punto del Istmo efectos que le pertenezcan, el administrador de la aduana marítima respectiva dará por escrito la órden al agente de la Compañía, especificando en ella los bultos y materiales que han de trasportarse, y la propia Compañía deducirá el importe del flete de dichos efectos ó materiales de lo que corresponda recibir á la aduana expresada por los arts. 13 y 14 de este reglamento. En tal caso, la aduana hará la explicacion bajo el ramo de « *Remisiones á la Tesorería general de la nacion.* »

Art. 17. Cuando algun oficial del ejército, empleado ó agente del Gobierno general ó de los Estados, soliciten ser conducidos sin estipendio alguno, alegando que caminan por causa del servicio público, está en el derecho de la Compañía exigir se le presente el documento respectivo de la autoridad que haya ordenado el viaje. La fuerza armada, para ser trasportada, deberá presentar desde luego, por conducto del gefe que la mande, la órden del Gobierno general, segun lo dispuesto en el art. 20 del privilegio.

Art. 18. La tarifa que fije la Compañía para el cobro de peajes, dere-

chos de tránsito y de almacenaje, y cualquiera otro derecho por fletes de mercancías ó costos de pasajes, conforme al art. 9? del privilegio, la pondrá oportunamente en conocimiento del Gobierno, y del público en general, por medio de los periódicos.

Art. 19. Los viajeros que pasen de un mar á otro por la vía de comunicacion, no tendrán necesidad de pasaporte, ni otro documento, excepto en los casos de guerra exterior ó de invasion pirática en que se crea conveniente la presentacion de tales documentos para la seguridad de la República.

Art. 20. Siendo la vía de comunicacion interoceánica de utilidad general, las autoridades de la República le dispensarán toda la proteccion posible con arreglo á las leyes.

Art. 21. El Gobierno se reserva hacer las modificaciones que crea convenientes al presente reglamento, cuando la experiencia en su ejecucion así lo exija.

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

México, Octubre 30 de 1857.—*Payno.*

Decreto.—Marzo 28 de 1859.

Modificaciones del privilegio que se otorgó en 7 de Setiembre de 1857, y nuevas concesiones que se acuerdan á la Compañía de la Luisiana de Tehuantepec.

El Exmo. Sr. Presidente interino de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*El C. BENITO JUAREZ, Presidente constitucional interino de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en atencion á las graves dificultades con que está tropezando actualmente la Compañía *Louisiana* de Tehuantepec, para llevar á cabo la grande empresa de construir una vía de comunicacion interoceánica por el Istmo; y considerando, por otra parte, que es del mayor interes para el porvenir de la República la pronta ejecucion de una obra tan importante, lo cual no podrá conseguirse sino estimulando por me-

dio de concesiones generosas á los capitalistas nacionales y extranjeros, que han de facilitar los fondos que para ella son necesarios; he tenido á bien decretar que se modifique el decreto de 7 de Setiembre de 1857 que otorgó el privilegio para dicha empresa, en los términos siguientes:

«Art. 1º En lugar del plazo de diez y ocho meses que fija el art. 3º, contados desde el dia de la fecha del decreto de concesion para comenzar el ferrocarril, se le concede el plazo de dos años, que comenzarán á contarse desde 1º de Abril del presente año; y cumplido este término, la Compañía deberá construir en cada uno de los años siguientes, una octava parte del referido ferrocarril hasta su conclusion.

«Art. 2º En ambos lados de la línea del ferrocarril, donde existen terrenos de la propiedad del Gobierno, se concede á la Compañía una legua cuadrada de cada dos que se encuentren contiguas, alternando así sucesivamente en toda la extension del camino, y tomando la legua de uno y otro lado, de manera que no queden nunca unidas dos leguas para la Compañía, sino que entre ellas haya siempre una que quede en propiedad al Gobierno.

«Art. 3º Para el camino carretero se le concede una faja de cien varas de ancho en toda la extension, y una legua cuadrada en cada uno de aquellos lugares en que haya necesidad de establecer estaciones, caballerizas ó corrales para los animales empleados en el servicio del camino.

«Art. 4º En atencion á los grandes gastos que la Compañía tendrá que erogar para limpiar el rio de los troncos y otros obstáculos que embarazan su navegacion, para lo que tendrá necesidad de establecer estaciones para la prosecucion de estas obras, se le concede una legua de tierra alternada de cada lado del rio que deben transitar sus vapores, es decir, una legua de cada tres que se encuentren contiguas de la propiedad del Gobierno en ambas orillas; siguiéndose en esta misma concesion el mismo órden de alternativa que ha de observarse en los terrenos que se ceden á la Compañía en la línea del ferrocarril, y comprendiéndose esta concesion desde tres leguas adentro de la desembocadura del

Goatzacoalcos, hasta el punto en que termine la navegacion de dichos vapores.

«Art. 5º Las concesiones de que hablan los dos artículos anteriores, no tendrán efecto sino en el preciso caso de que las líneas de ferrocarril, carretera y rio, atraviesen lugares donde haya terrenos del Gobierno, en una faja de una legua á uno y otro lado, sin quedar el Gobierno con ninguna obligacion respecto de terrenos de propiedad particular, pues acerca de estos la Compañía se entenderá con los propietarios, celebrando con ellos los convenios que pueda.

«Art. 6º Los sesenta años que fija el art. 16 del decreto de 7 de Setiembre de 1857 para la duracion del privilegio, y que debian contarse desde la fecha de la concesion, se aumentan á setenta y cinco años, que deberán contarse desde el dia en que quede concluido el ferrocarril.

«Art. 7º El art. 34 del citado decreto de 7 de Setiembre de 1857 queda reformado en estos términos:

«Este privilegio caduca: porque la Compañía no cumpla con alguna de las obligaciones que le impone este decreto, ó porque infrinja alguna de sus restricciones, así como porque suspenda durante un año consecutivo los trabajos en el camino. Una vez perdido el privilegio en cualquiera de esos casos, conservará únicamente la Compañía, como de su propiedad, los edificios que hubiere construido, así como la parte de camino ya concluida y las locomotivas, trenes y demas objetos empleados en su servicio; pero todo esto sin privilegio alguno para su uso, y el Gobierno de la República, ó el individuo ó Compañía á quien este conceda su derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, segun el valúo que al efecto practicarán peritos nombrados por ambas partes.

«Art. 8º Se permite á la Compañía establecer á su costa en el puerto de Huatulco un depósito de carbon de piedra y un astillero, para reparacion de los vapores que se ocupen en la conduccion de pasajeros y mercancías por el Istmo; pero sin que en ningun tiempo puedan tales establecimientos tomar el carácter de exclusivos ó privilegiados.

«Por tanto, mando se imprima, circule y se le dé el debido cumpli-

miento. Dado en el Palacio del Gobierno nacional de la H. Veracruz, á 28 de Marzo de 1859.—*Benito Juarez.*—Al C. Miguel Lerdo de Tejada, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios y libertad. H. Veracruz, etc.—*Lerdo de Tejada.*

Decreto.—Octubre 25 de 1860.

Próroga del plazo concedido por el art. 1º del decreto de 28 de Marzo de 1859, á la Compañía de la Luisiana de Tehuantepec para la construccion del ferrocarril.

El Exmo. Sr. Presidente interino constitucional de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*El C. BENITO JUAREZ, Presidente interino constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:*

«Que en uso de las facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se proroga el plazo concedido por el artículo 1º del decreto de 28 de Marzo de 1859 á la Compañía de la Luisiana de Tehuantepec, de manera que esta pueda comenzar á construir el ferrocarril el dia 1º de Abril de 1862, debiendo concluirlo á los siete años contados desde el mismo dia.

«Art 2º No se contará en el plazo expresado de los siete años, el tiempo en que puedan suspenderse los trabajos de construccion de dicho ferrocarril, y podrá ampliarse ese plazo si la suspension dependiese de guerra civil ú otros casos de fuerza mayor legalmente comprobados.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio del Gobierno nacional en la H. Veracruz, á 25 de Octubre de 1860.—*Benito Juarez.*—Al C. José de Empáran, Ministro de Fomento.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Dios y libertad. H. Veracruz, etc.—*Empáran.*

Decreto.—Octubre 12 de 1866.

Se permite á la Compañía de la Luisiana de Tehuantepec que cambie de nombre por el de "Compañía del ferrocarril y vapores de Nueva-York y Tehuantepec."

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Oido Nuestro Consejo de Ministros,

DECRETAMOS:

Se permite á la Compañía de la Luisiana de Tehuantepec, privilegiada para la apertura de una comunicacion interoceánica por el Istmo de ese nombre, por decreto de 7 de Setiembre de 1857 y conforme al art. 23 del mismo decreto, que traslade la residencia de su Junta directiva de Nueva-Orleans á Nueva-York, y cambie su nombre por el de «Compañía del ferrocarril y vapores de Nueva-York y Tehuantepec.» (New-York and Tehuantepec Railroad and Steamship Company).

Dado en México á 12 de Octubre de 1866.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Joaquin de Mier y Terán.*

Decreto.—Octubre 15 de 1866.

Se declara caduco é insubsistente el privilegio concedido á la Compañía de la Luisiana de Tehuantepec, autorizando á la Compañía del tránsito de Tehuantepec para la apertura de la comunicacion interoceánica por ese Istmo.

El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que en uso de las ámplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguente:

«Art. 1º Habiendo solicitado la Compañía formada con el nombre de «Compañía del tránsito de Tehuantepec,» que se declare caduco é insubsistente el privilegio concedido en 7 de Setiembre de 1857 á la

«Compañía de la Luisiana de Tehuantepec,» para la apertura de la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec; teniendo en consideracion los justos motivos y fundamentos alegados para hacer la declaracion solicitada, por haber infringido la «Compañía de la Luisiana de Tehuantepec» las obligaciones que le impuso el decreto de 7 de Setiembre de 1857, y los de 28 de Marzo de 1859 y 25 de Octubre de 1860, en los cuales se concedieron prórogas de los plazos señalados para comenzar y concluir el ferrocarril respectivo, se declara caduco é insubsistente el mencionado privilegio; y en virtud de tal caducidad é insubsistencia, se autoriza á la «Compañía del tránsito de Tehuantepec» para la apertura de la comunicacion interoceánica por ese Istmo, y para el establecimiento de una iínea telegráfica en el mismo, haciéndose á dicha Compañía las concesiones que se expresan en esta ley.

«Art. 2º La Compañía queda obligada á hacer la comunicacion por agua, en el rio Goatzacoalcos, aprovechando su parte navegable hasta donde de mútuo acuerdo se estimare conveniente, y desde allí por tierra hasta el puerto de la Ventosa, por medio de un ferrocarril de la mejor clase; y mientras este se concluye, por medio de un camino carretero cómodo, que se conservará en buen estado de servicio y con los puentes necesarios para el tránsito de carruajes que conduzcan pasajeros y mercancías de poco peso.

«Art. 3º Antes de comenzar las obras del ferrocarril y del camino carretero, se pedirá y obtendrá la aprobacion del Gobierno general respecto de los planos y proyectos que deberán formar los ingenieros de la Compañía, previo el reconocimiento del terreno, marcándose, en lo concerniente al ferrocarril. su curso total, su ancho y el sistema de construccion.

«Art. 4º Los concesionarios avisarán oportunamente al Gobierno cuándo debe empezar el reconocimiento del terreno por donde han de pasar los caminos, para que aquel nombre el comisionado ó comisionados que lo representen en las operaciones que hayan de practicarse, pagándose por la Compañía los honorarios de aquellos. Para el deslinde de los terrenos baldíos que deban cederse á la Compañía, intervendrán

los peritos que nombre el Gobierno, pagándose tambien sus honorarios por ella.

«Art. 5º En el término de diez y ocho meses, contados desde la entrada del Gobierno de la República en la ciudad de México, deberán estar hechas las exploraciones del terreno, levantados y presentados los planos que marquen la direccion de los caminos, y sometidos á la aprobacion del Gobierno, al que se dará aviso, dentro de los primeros seis meses, de que va á procederse á esos trabajos, á fin de que pueda nombrar oportunamente su comisionado ó comisionados.

«Art. 6º La Compañía comenzará la construccion del ferrocarril y línea telegráfica dentro de seis meses, contados despues del año y medio de que habla el artículo anterior, debiendo terminar en cada año, á satisfaccion del Gobierno, un tramo de diez leguas hasta la conclusion de toda la línea.

«Art. 7º La Compañía comenzará la construccion del camino carretero al mismo tiempo que la del ferrocarril, y la terminará, á satisfaccion del Gobierno, dentro de dos años, contados desde la fecha fijada para comenzarla.

«Art. 8º De los terrenos baldíos que hubiere, el Gobierno da á la Compañía la faja que se necesitare para la línea de los caminos, y además la mitad de los terrenos baldíos que se encuentren dentro de una milla lateral por cada lado de solo el ferrocarril, en todo el espacio que recorra. Dichos terrenos baldíos se dividirán, donde su extension lo permita, en cuadros de una milla cuadrada cada uno, y donde tuvieren menos de dos millas en su longiud á lo largo del camino, ó en las fracciones de menos de dos millas, se dividirán por mitad, perteneciendo una á la nacion y otra á la Compañía. Las porciones divididas se numerarán en cada lado, comenzando en ambos por el núm. 1 en el Norte y siguiendo en el órden numérico hácia el Sur, de manera que el núm. 1, del lado de Occidente, ó sea del lado derecho del camino, quede enfrente del núm. 1 del lado de Oriente, ó lado izquierdo, á no ser que pasando el camino por lugares en que por un solo lado haya baldíos dentro de la línea lateral, hubiere puntos de interseccion con terrenos de propiedad particular, en

cuyo caso quedará interrumpido el órden expresado, siguiendo luego, hasta el fin del camino, la numeracion prescrita para las porciones de terrenos por ambos lados.

«Art. 9º La nacion se reserva desde luego, en pleno dominio, en el lado occidental ó derecho del camino, todas las porciones señaladas con los números impares 1, 3, 5, etc., y de la misma manera se reserva, en el lado oriental ó izquierdo del camino, todas las porciones marcadas con los números pares 2, 4, 6, etc., cediendo á los concesionarios, por el tiempo de sesenta años, el usufructo de las porciones señaladas con los números pares en el lado occidental ó derecho del camino, y de las porciones marcadas con los números impares en el lado oriental ó izquierdo. Si por el caso de interseccion enunciado en el artículo anterior, se encontraren más porciones de terrenos baldíos en un lado del camino que en el otro, los que hubiere de exceso en cualquiera de los dos lados, serán divididos por mitad entre la nacion y los concesionarios, de manera que se observen siempre precisamente, de milla en milla, las dos alternativas de lado y de frente entre las porciones nacionales y las de la Empresa.

«Art. 10. El Gobierno concede á la Compañía, si lo hubiere, el terreno necesario para los muelles, diques y otras obras indispensables para el uso de la vía de comunicacion en los puertos de Goatzacoalcos y de la Ventosa, comprometiéndose la Compañía á construir por su cuenta, á satisfaccion del Gobierno, en los dos años siguientes á la fecha en que concluya el ferrocarril, dichos muelles y diques, y á hacer desde luego las obras precisas para facilitar la descarga de los buques y evitar la avería de las mercancías.

«Art. 11. Si los terrenos del dominio público concedidos á la Compañía no fueren suficientes, se podrán completar con los de particulares, indemnizando la Compañía á los dueños conforme á las leyes.

«Art. 12. La Compañía podrá tomar gratis de las tierras que fueren del dominio público por el tiempo que lo fueren, y sin que esto importe para el Gobierno la obligacion de no enajenarlas en todo ó en parte, los materiales necesarios para la construccion de los caminos y del telégrafo

ó de sus pertenencias, y para su conservacion. Si los materiales se hallaren en terrenos de particulares, podrá usarlos tambien la Compañía, indemnizando ella á los dueños conforme á las leyes.

«Art. 13. Durante el tiempo necesario para la construccion del ferrocarril, la Compañía podrá importar al Istmo, libres de derechos, los materiales, máquinas, herramientas, carbon de piedra, carruajes y útiles necesarios para la construccion de la vía y de sus pertenencias, así como los objetos de primera necesidad que no se encuentren en el Istmo, para la mantencion y vestido que puedan necesitar los trabajadores empleados en las obras. Pasado el término de la construccion del camino, solo podrá introducir, libres de derechos, las máquinas, carbon de piedra, carros y rieles que necesitare, durando esta exencion por espacio de sesenta años, y haciendo la Compañía uso de ella, así como de la anterior, segun las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

«Art. 14. La Compañía tendrá obligacion de construir y conservar faros de primera clase, donde fuere más conveniente á los dos extremos de la vía, debiendo quedar concluidos dentro de tres años despues de la terminacion del ferrocarril.

«Art. 15. Tendrá tambien obligacion de ahondar la barra de Goatzacoalcos y el cauce del rio en los lugares donde fuere posible y conveniente, segun los planos que serán aprobados por el Ministerio de Fomento.

«Art. 16. La Compañía depositará en poder del Ministro plenipotenciario de México en Washington, dentro de noventa dias contados desde la fecha de esta ley, y como garantía de las obligaciones impuestas á la misma Compañía, la cantidad de $100,000 (cien mil pesos) en oro, siendo la entrega de ese dinero condicion indispensable para la existencia y validez de las concesiones hechas en el presente decreto. La Compañía caerá en la pena de perder dichos $100,000 (cien mil peos), en caso de que no cumpla dentro de los plazos señalados, con las obligaciones de presentar los planos, y de comenzar y acabar los caminos y línea telegráfica. Si cumpliere talés obligaciones, los $100,000 (cien mil pesos) le serán pagados con la mitad de los primeros productos líquidos correspondientes al Gobierno.

«Art. 17. La Compañía tendrá facultad de cobrar peajes, derechos de tránsito, de muelles, de almacenaje, y cualesquiera otros, por fletes de mercancías, conduccion de pasajeros y trasmision de telégramas; pero la tarifa que se fije por la Compañía para la suma en junto de todos esos derechos, excepto solamente el de almacenaje, no excederá de 50 cs. (cincuenta centavos) por legua para cada pasajero, de 3 cs. (tres centavos) por legua para cada arroba de mercancías, de 1 por 100 (uno por ciento) del valor de los metales preciosos y de alhajas, entendiéndose esta asignacion para toda la travesía del camino por tierra y por agua, y de 10 cs. (diez centavos) por cada palabra de los telégramas.

«Art. 18. El Gobierno no exigirá, durante los sesenta años de la concesion, impuesto ni contribucion alguna, ya sea sobre las mercancías que pasen solo de tránsito por el Istmo, ya sea de los pasajeros, ya sea de los telégramas, ó ya en fin, sobre los capitales invertidos en los caminos y línea telegráfica, y en toda la empresa. Las mercancías que se consuman en puntos del Istmo, ó que se extraigan de ellos, no disfrutarán de esta exencion.

«Art. 19. Respecto de la línea de tránsito que se forme entre los puertos de Goatzacoalcos y la Ventosa, en parte por agua, y en parte por el ferrocarril, el Gobierno se obliga á no otorgar á otra Compañía, durante los sesenta años mencionados, las concesiones especificadas en esta ley, entendiéndose respecto del cobro de impuestos, que á ninguna otra Compañía se dispensará ni rebajará el pago de los derechos que debieren satisfacer con arreglo á los aranceles que estuvieren vigentes en las aduanas marítimas.

«Art. 20. El Gobierno protegerá la prosecucion, consecucion, conservacion y seguridad de los trabajos con toda la fuerza que estimare conveniente para una obra de grande y notoria utilidad pública.

«Art. 21. El Gobierno conservará abiertos y habilitados para el comercio de altura, durante los sesenta años de la concesion, el puerto de Goatzacoalcos en el Golfo de México, y el de la Ventosa en el Pacífico.

«Art. 22. La facultad concedida á la Compañía para el trasporte de mercancías, se reglamentará por el Ministerio de Hacienda, procuran-

do cortar los abusos y facilitar la pronta expedicion de aquellas, sin que se entienda por dicha facultad que la Compañía tiene derecho de abrir expendio de mercancías en ningun punto del Istmo.

«Art. 23. Las concesiones hechas en esta ley, durarán, despues de terminada la construccion del ferrocarril y telégrafo, sesenta años contados desde que se pongan al uso público, y en todo ese tiempo, el Gobierno recibirá un 15 por 100 de las utilidades líquidas de la vía, siempre que se hagan dividendos á los accionistas, bajo el concepto de que, luego que hubiere utilidades, deberá hacerse por lo menos un dividendo anual. Al fin de los sesenta años, el Gobierno entrará en plena y absoluta posesion y propiedad de los terrenos dados en usufructo, y del ferrocarril, telégrafo y faros, con todos sus útiles y pertenencias, en corriente y en perfecto estado de servicio. Los trenes que se entreguen, deberán ser los necesarios, cuando menos, para poder trasportar al dia quinientos pasajeros y diez mil arrobas de carga. Los rieles, carros, máquinas y utensilios, deberán hallarse cuando menos de medio uso. No se incluirán en la entrega los buques y vapores de la Compañía.

«Art. 24. Fuera del 15 por 100 (quince por ciento) estipulado en el artículo anterior, la Compañía tendrá obligacion de pagar al Gobierno, mensualmente, doce centavos por cada uno de los pasajeros ó de los bultos que trasporte por la vía general.

«Art. 25. La Compañía estará obligada á llevar á cualquier punto, en todo el tránsito del camino, libres de gastos, la correspondencia é impresos que transiten por él, y á que dé curso la oficina respectiva, recibiéndolos y entregándolos con las formalidades debidas. De la misma manera trasportará todos los frutos y objetos que sean propiedad del Gobierno, por la mitad de la tarifa. Igualmente conducirá, sin estipendio alguno, á los oficiales, tropas, empleados ó agentes del Gobierno general ó de los Estados, cuando caminen por causa del servicio público. Trasmitirá tambien, libres de gastos, por su línea telegráfica, todos los mensajes enviados por funcionarios ó empleados de la Repúbilca mexicana, ó de cualquiera de los Estados de la misma, sobre negocios públicos. Los metales y productos agrícolas é industriales de la Repú-

blica, serán trasportados por un 25 por 100 menos del precio de tarifa, sujetándose á las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

«Art. 26. El tránsito por la vía de comunicacion será libre para todos los habitantes del globo; pero se aumentará un 25 por 100 á las mercancías de las naciones que no tuvieren tratado de neutralidad con México, respecto del tránsito del Istmo.

«Art. 27. La Compañía tendrá facultad de trasportar en balijas cerradas, que no podrán abrirse, la correspondencia extranjera, por la vía de comunicacion, y dichas balijas serán selladas por la administracion de correos ó de las aduanas marítimas.

«Art. 28. Los vapores ó buques de la Compañía tendrán derecho de navegar en el rio Goatzacoalcos, durante los sesenta años de concesion, haciéndolo precisamente con bandera mexicana, y estando obligados á tener la dotacion de oficiales y tripulaciones que las leyes requieren para los buques nacionales, formándolas con mexicanos por nacimiento ó naturalizacion. Para el segundo caso, se darán á la Compañía las cartas de naturalizacion que pida.

«Art. 29. La concesion otorgada á la Compañía en el artículo anterior, no se opone á que otros buques y vapores naveguen en el rio Goatzacoalcos, para el comercio y cualesquiera otros objetos, siempre que esa navegacion sea arreglada á las leyes de la República Mexicana.

«Art. 30. Los buques de la Compañía que conduzcan únicamente pasajeros, correspondencia y mercancías para el tránsito en toda la vía, estarán exentos del derecho de toneladas. Si condujeren, además, mercancías para algun punto del Istmo, pagarán el derecho de toneladas por solo lo relativo á esas mismas mercancías, y no por lo demas.

«Art. 31. La Compañía trasportará en sus buques, libres de gasto, la correspondencia é impresos que vengan para cualquier punto de la República, y los que de ella se envien á los otros donde tocaren sus vapores, recibiendo y entregando dichos impresos y correspondencia con las formalidades debidas. De la misma manera trasportará todos los efectos y objetos que sean propiedad del Gobierno, por la mitad de la tarifa. Igualmente conducirá, sin estipendio alguno, á los oficiales, tropas, em-

pleados y agentes del Gobierno general ó de los Estados que caminen por causa del servicio público. Los metales ó productos agrícolas y manufactureros de la República, serán trasportados por un 25 por 100 menos del precio de tarifa.

«Art. 32. La Compañía se hará cargo de pagar lo que legal y justamente pueda deberse del préstamo que Mr. Francisco P. Falconnet hizo á la Empresa Sloo, continuando el Gobierno libre de toda responsabilidad futura respecto de ese préstamo, y sin que por esto se disminuya la parte de utilidades que le pertenezcan de los productos del camino.

«Art. 33. La Empresa á que esta ley se refiere, es y será siempre exclusivamente mexicana; y la Compañía del tránsito de Tehuantepec, aunque constituida en los Estados-Unidos, se considerará sin embargo renovada y como constituida ahora en la República mexicana, cual si en ella misma se hubiera formado y organizado con arreglo á las leyes mexicanas; pero si estimare oportuno constituir compañías separadas, bajo las razones sociales que escoja para cada uno ó para varios de los ramos comprendidos en las operaciones que debe ejecutar, podrá constituir tales compañías, formándolas y organizándolas, ya sea en la República, ó ya en los Estados-Unidos, conforme á las leyes generales ó especiales del lugar en que las constituya, aunque siempre deberán ser consideradas como dependientes en todo de la misma Compañía principal, exclusivamente mexicana, y sujetas, en consecuencia, á las prescripciones de esta ley.

«Art. 34. En virtud de lo prevenido en el artículo anterior, la presente Compañía, y cualquiera otra que pueda sucederle, así como todos los extranjeros y los sucesores de estos que tomen parte en la Empresa, sea como accionistas, empleados, ó con cualquier otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha Empresa se refiera: no podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con la Empresa, derechos de extranjería; no tendrán, ni aun alegando denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer, en todo lo concerniente á la misma Empresa, que los que las leyes de la

República conceden á los mexicanos, y no podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

«Art. 35. Las restricciones del artículo anterior no tendrán lugar en las discusiones ó diferencias que se susciten entre extranjeros accionistas, y fuera de la República, en cuyo caso se podrán examinar y decidir como si las restricciones no existiesen, pero sin que las decisiones de los tribunales extranjeros afecten en manera alguna á las prescripciones de este decreto, á la «Compañía del tránsito de Tehuantepec,» la cual se reputa mexicana para todos los efectos del mismo decreto, y á los intereses mexicanos.

«Art. 36. El Gobierno nombrará la cuarta parte de los directores de la Compañía con las mismas facultades y prerogativas de los otros, y podrá tambien constituir en el Istmo una comision que vigile las obras y trabajos que se emprendan.

«Art. 37. Se imponen á la Compañía las restricciones y obligaciones siguientes:

«1ª No podrá construir ninguna fortaleza en el Istmo.

«2ª No podrá organizar fuerza armada de ninguna clase; pero los empleados de la Compañía podrán estar armados para su defensa personal.

«3ª No podrá dar pasaje á fuerza alguna armada extranjera, sin expresa autorizacion del Gobierno general.

«4ª No podrá conducir ningunos efectos de un beligerante, declarados contrabando de guerra por las leyes de la República Mexicana, sin expresa autorizacion del Gobierno general.

«5ª No podrá dar pasaje á fuerza alguna armada nacional, ni conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorizacion del Gobierno general ó de otra autoridad competente.

«6ª Despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó que cometa cualquier delito, y auxiliará al Gobierno para su persecucion.

«7ª Pondrá en ejecucion los medios que se le designen por el Gobierno general para que todo pasajero observe las leyes aduanales de la República.

«Art. 38. La Compañía no podrá enajenar ni hipotecar las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, sin consentimiento previo del Gobierno general, y en ningun caso podrá enajenar ni hipotecar las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, á ningun gobierno extranjero, siendo nula y de ningun valor la enajenacion ó hipoteca que se hiciere. Tampoco podrá la Compañía admitir en ningun caso, como socio, á un gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente nula y de ningun valor cualquiera estipulacion que hiciere en ese sentido.

«Art. 39. Las concesiones otorgadas en la presente ley caducarán por las causas siguientes:

«1ª Por no depositar en poder del Ministro plenipotenciario de México en Washington, dentro de noventa dias contados desde la fecha de esta ley, los $100,000 (cien mil pesos) de que habla el art. 16 de la misma.

«2ª Por no cumplir las obligaciones relativas á la presentacion de los planos y á la construccion de los tramos y de todo el camino, dentro de los plazos fijados al efecto en esta ley.

«3ª Por construir alguna fortaleza en el Istmo de Tehuantepec.

«4ª Por organizar fuerza armada, de cualquiera clase que sea.

«5ª Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada extranjera, sin expresa autorizacion del Gobierno general.

«6ª Por conducir sin expresa autorizacion del Gobierno general, efectos de alguna potencia beligerante, de los declarados contrabando de guerra por las leyes de la República Mexicana.

«7ª Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada nacional, ó por conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorizacion del Gobierno general, ó de otra autoridad competente.

«8ª Por infringir cualquiera de las cláusulas del art. 38 de esta ley, en las que se previene que no podrá la Compañía enajenar ni hipotecar las concesiones de la misma ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, sin previo consentimiento del Gobierno general; y que en ningun caso podrá enajenar ni hipotecar las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo,

á ningun gobierno extranjero; no pudiendo tampoco, en ningun caso, admitir como socio á ningun gobierno ó Estado extranjero.

«Art. 40. En caso de que la Compañía faltare á las otras obligaciones y restricciones que le impone esta ley, quedará sujeta á la reparacion de la falta y á la correspondiente indemnizacion.

«Art. 41. En cualquiera de los casos especificados en el art. 39, no solo perderá la Compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá disponer el Gobierno á su arbitrio, sino todos los gastos y obras que la misma Compañía hubiere hecho en el Istmo, las cuales quedarán á beneficio de la nacion.

«Art. 42. Toda duda ó controversia sobre la inteligencia ó ejecucion de esta ley, será decidida por los tribunales federales competentes de la República Mexicana, con arreglo á las leyes de la misma.

«Art. 43. Las obligaciones que contrae la Empresa respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida directa y absolutamente el cumplimiento de tales obligaciones, y la suspension durará por solo el tiempo que dure el impedimento. La Compañía deberá presentar al Gobierno general las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres mes de haber comenzado el impedimento; y por solo el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del término señalado, no podrá ya la Compañía alegar en ningun tiempo la existencia del caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá presentar la Compañía al Gobierno general las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de cesar el impedimento, ó á lo sumo dentro de tres meses despues de haber cesado, haciéndose la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los tres mencionados. Solamente se abonará á la Compañía el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo tres meses más.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio del Gobierno nacional en Chihuahua, á 15 de

Octubre de 1866.—*Benito Juarez.*—Al C. José M. Iglesias, Ministro de Justicia, Fomento é Instruccion pública.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y fines correspondientes.

Independencia, libertad y reforma. Chihuahua, Octubre 15 de 1866. —*Iglesias.*—C.....

Decreto.—Agosto 26 de 1867.

Se declara caduca é insubsistente la concesion hecha en 15 de Octubre de 1865 á la Compañía del tránsito por Tehuantepec.

El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que en uso de las facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Artículo único. Se declara caduca é insubsistente la concesion hecha en 15 de Octubre de 1866 á la «Compañía del tránsito de Tehuantepec,» para la apertura de la comunicacion interoceánica por el Istmo del mismo nombre, por no haber cumplido con las condiciones estipuladas en el convenio celebrado con el Supremo Gobierno nacional.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 26 de Agosto de 1867.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y fines consiguientes.

Independencia, libertad y reforma. México, Agosto 26 de 1867.—*Balcárcel.*

Decreto.—Octubre 6 de 1867.

Se autoriza á la Compañía que forme D. Emilio La-Sère para la apertura de la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec.

El C. Presidente de la República Mexicana se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que en uso de las facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Se autoriza á la Compañía que forme D. Emilio La-Sère, para la apertura de la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, con las condiciones expresadas en este decreto.

«Art. 2º La Compañía que forme La-Sère podrá hacer la comunicacion por agua, en la parte navegable del rio Goatzacoalcos, y en donde ella concluya principiarán los caminos á que se refiere el artículo siguiente; pero si no juzga conveniente hacer uso del rio, comenzarán los caminos desde el punto de su desembocadura.

«Art. 3º La Compañía La-Sère deberá construir un ferrocarril de la mejor clase, que partiendo del punto en que termine la navegacion del rio Goatzacoalcos ó de su desembocadura, segun lo expresa el artículo anterior, llegue hasta el puerto de la Ventosa, ó cualquiera otro del Pacífico que se creyere más conveniente que este. Entretanto se concluye el camino de fierro, La-Sère establecerá la comunicacion por medio de un camino carretero, que conservará en buen estado de servicio, y con los puentes necesarios para el tránsito de carruajes que conduzcan pasajeros y mercancías de poco peso.

«Art. 4º Hechos los reconocimientos necesarios para el ferrocarril y para el camino carretero, y levantados los planos correspondientes por los ingenieros, se someterán á la aprobacion del Gobierno general, sin lo cual no podrán ponerse en ejecucion.

«Art. 5º La Compañía La-Sère avisará oportunamente al Gobierno cuándo debe empezar el reconocimiento del terreno por donde han de pasar los caminos, para que aquel nombre el comisionado ó comisionados que lo representen en las operaciones que hayan de practicarse, pagándose por la Compañía los honorarios de aquellos. Para el deslinde de los terrenos baldíos que deban cederse á la Compañía, interven-

drán los peritos que nombre el Gobierno, pagándose tambien sus honorarios por ella.

«Art. 6º En el término de diez y ocho meses, contados desde la fecha de esta concesion, deberán estar hechas las exploraciones del terreno, levantados y presentados los planos que marquen la direccion de los caminos, y sometidos á la aprobacion del Gobierno, al que se dará aviso, dentro de los primeros seis meses, de que va á procederse á los trabajos, á fin de que el comisionado ó comisionados de que habla la primera parte del artículo anterior, se hallen presentes para inspeccionar las obras que se ejecuten.

«Art. 7º La Compañía La-Sère comenzará la construccion del ferrocarril y línea telegráfica, dentro de seis meses, contados despues del año y medio de que habla el artículo anterior, debiendo terminar en cada año, á satisfaccion del Gobierno, un tramo de 15 leguas por lo menos, hasta la conclusion de toda la línea, que será precisamente tres años despues del dia en que empezaron los trabajos.

«Art. 8º La Compañía comenzará la construccion del camino carretero al mismo tiempo que la del ferrocarril, y la terminará á satisfaccion del Gobierno dentro de un año y medio á lo más, contado desde la fecha fijada para comenzarlos.

«Art. 9º De los terrenos baldíos que hubiere, el Gobierno da á la Compañía la faja que necesitare para la línea de los caminos, y además la mitad de los baldíos que se encuentren dentro de una legua lateral por cada lado de solo el ferrocarril, en todo el espacio que recorra. Dichos terrenos baldíos se dividirán, donde su extension lo permita, en cuadros de una legua cada uno; y en donde tuvieren menos de dos leguas en su longitud á lo largo del camino (ó en las fracciones de menos de dos leguas), se dividirán por mitad, perteneciendo una á la nacion y otra á la Compañía. Las porciones divididas se numerarán en cada lado, comenzando en ambos por el número 1 en el Norte, y siguiendo en el órden numérico hácia el Sur, de manera que el número 1 del lado de Occidente, ó sea el lado derecho del camino, quede enfrente del número 1 del lado de Oriente ó lado izquierdo, á no ser que pasando el ca-

mino por lugares en que por un solo lado haya baldíos, dentro de la línea lateral, hubiere puntos de interseccion en terrenos de propiedad particular, en cuyo caso quedará interrumpido el órden expresado, siguiendo luego hasta el fin del camino la numeracion prescrita para las porciones del terreno por ambos lados.

«Art. 10. La nacion se reserva desde luego, en pleno dominio en el lado occidental ó derecho del camino, todas las porciones señaladas con los números impares 1, 3, 5, etc., y de la misma manera se reserva en el lado oriental ó izquierdo del camino, todas las porciones marcadas con los números pares 2, 4, 6, etc., cediendo á los concesionarios en propiedad, revocable solo en el caso de que no concluyan el camino, las porciones señaladas con los números pares en el lado occidental ó derecho del camino, y las porciones marcadas con los números impares en el lado oriental ó izquierdo. Si por el caso de interseccion enunciado en el artículo anterior, se encontraren más porciones de terrenos baldíos en un lado del camino que en el otro, los que hubiere de exceso en cualquiera de los dos lados serán divididos por mitad entre la nacion y los concesionarios, de manera que se observen siempre precisamente de legua en legua las dos alternativas, de lado y de frente, entre las porciones nacionales y las de la Empresa.

«Art. 11. El Gobierno concede á la Compañía, si lo hubiere, el terreno para los muelles, diques y otras obras indispensables en los puertos de Goatzacoalcos y de la Ventosa, comprometiéndose la Compañía á construir por su cuenta, á satisfaccion del Gobierno, en los dos años siguientes á la fecha en que se concluya el ferrocarril, dichos muelles y diques; haciendo, desde luego, las obras precisas para facilitar la descarga de los buques y evitar la avería de las mercancías.

«Art. 12. La Compañía tomará gratis de las tierras que fueren del dominio público, por el tiempo que lo fueren, sin que esto importe para el Gobierno la obligacion de no enajenarlas en todo ó en parte, los materiales necesarios para la construccion y conservacion de los caminos, telégrafos, muelles, diques, ó de sus pertenencias.

«Art. 13. Los terrenos y materiales de propiedad particular que ne-

cesitare la Compañía, los tomará, indemnizando á sus dueños conforme á las leyes.

«Art. 14. La Compañía tendrá obligacion de construir y conservar faros de primera clase en donde fuere más conveniente de los dos extremos de la vía, debiendo quedar concluidos dentro de tres años despues de terminado el ferrocarril, los que serán de la pertenencia exclusiva del Gobierno.

«Art. 15. Se dará fianza por la Compañía, á satisfaccion del Ministro de México en Washington, ó de quien haga sus veces, por valor de cien mil pesos, dentro de noventa dias desde la fecha de esta concesion; siendo la entrega de la fianza la condicion indispensable para la existencia y validez de las concesiones hechas por este decreto. La Compañía incurrirá en la pena de perder dichos cien mil pesos en caso de que no cumpla dentro de los plazos señalados con las obligaciones de presentar los planos y de comenzar y acabar los caminos y línea telegráfica en los plazos convenidos.

«Art. 16. Durante el tiempo necesario para la construccion del ferrocarril, la Compañía podrá importar al Istmo, libres de derechos, los materiales, máquinas, herramientas, carbon de piedra, carruajes y útiles necesarios para la construccion de la vía y de sus pertenencias, así como los objetos de primera necesidad que no se encuentren en el Istmo para la manutencion y vestido que puedan necesitar los trabajadores empleados en las obras. Pasado el término de la construccion del camino, solo podrá introducir, libres de derechos, las máquinas, carbon de piedra, carros y rieles que necesitare durante esta exencion, por espacio de setenta años, y haciendo la Compañía uso de ella, así como de la anterior, segun las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

«Art. 17. La Compañía tiene obligacion de limpiar el rio de Goatzacoalcos para hacer más fácil su navegacion.

«Art. 18. Se concede á la Compañía la facultad de cobrar peajes, derechos de tránsito, de muelles, de almacenaje y cualesquiera otros, por fletes de mercancías, conduccion de pasajeros y trasmision de telégra-

mas; pero la tarifa que se fije por la Compañía para la suma en junto de todos esos derechos, excepto solamente el de almacenaje, no excederá de cincuenta centavos por legua para cada pasajero, de tres centavos por legua para cada arroba de mercancías, de 1 por 100 del valor de los metales preciosos y de alhajas, entendiéndose esta asignacion para toda la travesía del camino por tierra y por agua, y de diez centavos por cada palabra de los telégramas.

«Art. 19. El Gobierno no exigirá, durante los setenta años de la concesion, impuesto ni contribucion alguna, ya sea sobre las mercancías que pasen solo de tránsito por el Istmo, ya sea de los pasajeros, ya sea de los telégramas, ó ya sea, en fin, sobre los capitales invertidos en los caminos y línea telegráfica, y en toda la empresa. Las mercancías que se consuman en puntos del Istmo, ó que se extraigan de ellos, no disfrutarán de esta exencion.

«Art. 20. Respecto de la línea de tránsito que se forme entre los puntos de Goatzacoalcos y la Ventosa, ó del puerto que se elija en el Pacífico en parte por agua y en parte por el ferrocarril, el Gobierno se obliga á no otorgar á otra Compañía, durante los setenta años mencionados, las concesiones especificadas en esta ley; entendiéndose, respecto del cobro de impuestos, que á ninguna otra Compañía se dispensará ni rebajará el pago de los derechos que debieren satisfacer con arreglo á los aranceles que estuvieren vigentes en las aduanas marítimas.

«Art. 21. El Gobierno protegerá la prosecucion, conservacion y seguridad de los trabajos, con toda la fuerza que estimare conveniente para una obra de grande y notoria utilidad pública.

«Art. 22. El Gobierno conservará abiertos y habilitados para el comercio de altura, durante los setenta años de la concesion, el puerto de Goatzacoalcos en el Golfo de México, y en el Pacífico el de la Ventosa ó cualquiera otro que creyere más conveniente que éste.

«Art. 23. La facultad concedida á la Compañía para el trasporte de mercancías, se reglamentará por el Ministerio de Hacienda, procurando evitar los abusos y facilitar la pronta expedicion de aquellas, sin que

se entienda por dicha facultad que la Compañía tiene derecho de abrir expendio de mercancías en ningun punto del Istmo.

«Art. 24. Las concesiones hechas en esta ley durarán, despues de terminada la construccion del ferrocarril y telégrafo, setenta años, contados desde que se pongan al uso público; y en todo ese tiempo el Gobierno recibirá un 15 por 100 de las utilidades líquidas de la vía, siempre que se hagan dividendos á los accionistas, bajo el concepto de que luego que hubiere utilidades, deberá hacerse por lo menos un dividendo anual. Al fin de los setenta años, el Gobierno entrará en la plena y absoluta posesion y propiedad del ferrocarril con sus respectivas estaciones, telégrafo, muelles y diques, con todos sus útiles y pertenencias en corriente y en perfecto estado de servicio. Los trenes que se entreguen deberán ser los necesarios, cuando menos, para poder trasportar al dia quinientos pasajeros y diez mil arrobas de carga. Los rieles, carros, máquinas y utensilios, deberán hallarse cuando menos de medio uso. No se incluirán en la entrega los buques y vapores de la Compañía.

«Art. 25. Fuera del 15 por 100 estipulado en el artículo anterior, la Compañía tendrá obligacion de pagar al Gobierno mensualmente 12 centavos por cada uno de los pasajeros ó de los bultos que trasporte por la vía general.

«Art. 26. La Compañía estará obligada á llevar á cualquier punto, en todo el tránsito del camino, libres de gastos, la correspondencia é impresos que transiten por él y á que dé curso la oficina respectiva, recibiéndolos y entregándolos con las formalidades debidas. De la misma manera trasportará todos los frutos y objetos que sean de propiedad del Gobierno, por la mitad de la tarifa. Igualmente conducirá sin estipendio alguno, los oficiales, tropas, empleados ó agentes del Gobierno general ó de los Estados, cuando caminen por causa del servicio público. Trasmitirá tambien, libres de gastos, por su línea telegráfica, todos los mensajes enviados por funcionarios ó empleados de la República Mexicana ó de cualquiera de sus Estados, sobre negocios públicos. Los metales y productos agrícolas é industriales de la República serán tras-

portados por un 30 por 100 menos del precio de tarifa, sujetándose á las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

«Art. 27. El tránsito por la vía de comunicacion será libre para todos los habitantes del globo; pero se aumentará un 25 por 100 á las mercancías de las naciones que no tuvieren tratado de neutralidad con México, respecto del tránsito del Istmo.

«Art. 28. La Compañía tendrá facultad de trasportar en balijas cerradas, que no podrán abrirse, la correspondencia extranjera, por la vía de comunicacion; y dichas balijas serán selladas por la administracion de correos, ó la de las aduanas marítimas.

«Art. 29. El Gobierno nombrará la cuarta parte de los directores de la Compañía, y los nombrados por él tendrán las mismas facultades y prerogativas que los otros; podrá tambien constituir en el Istmo una comision que vigile las obras y trabajos que se emprendan en virtud de este contrato.

«Art. 30. Los vapores ó buques de la Compañía tendrán derecho de navegar en el rio Goatzacoalcos, durante los setenta años de la concesion, haciéndolo precisamente con bandera mexicana, y estando obligados á tener la dotacion de oficiales y tripulaciones que las leyes requieren para los buques nacionales, formándolas con mexicanos por nacimiento ó por naturalizacion. Para el segundo caso se darán á la Compañía las cartas de naturalizacion que pida.

«Art. 31. La concesion otorgada en el artículo anterior no se opone á que otros buques y vapores naveguen en el rio Goatzacoalcos, para el comercio y cualesquiera otros objetos, siempre que esa navegacion sea arreglada á las leyes de la República Mexicana.

«Art. 32. Los buques de la Compañía que conduzcan únicamente pasajeros, correspondencia y mercancías para el tránsito de toda la vía, estarán exentos del derecho de toneladas. Si condujeren además mercancías para algun punto del Istmo, pagarán el derecho de toneladas por solo lo relativo á esas mismas mercancías, y no por lo demas.

«Art. 33. La Compañía se hará cargo de pagar lo que legal y justamente pueda deberse del préstamo que Mr. Francisco P. Falconnet

hizo á la Empresa Sloo, continuando el Gobierno libre de toda responsabilidad futura respecto de ese préstamo, y sin que por esto se disminuya la parte de utilidades que le pertenezcan de los productos del camino.

«Art. 34. La Empresa á que esta ley se refiere es y será siempre exclusivamente mexicana; y la Compañía de La-Sère para el tránsito de Tehuantepec, aun cuando se forme en el extranjero, se considerará, sin embargo, como constituida ahora en la República Mexicana, cual si en ella misma se hubiere formado y organizado, con arreglo á las leyes mexicanas; pero si estimare oportuno constituir compañías separadas, bajo las razones sociales que escoja, para cada uno ó para varios de los ramos comprendidos en las operaciones que debe ejecutar, podrá instituir tales compañías, formándolas y organizándolas, ya sea en la República, ya en los Estados-Unidos, conforme á las leyes generales ó especiales del lugar en que las instituya, aunque siempre deberán ser consideradas como dependientes en todo de la misma Compañía principal, exclusivamente mexicana, y sujetas en consecuencia á las prescripciones de esta ley.

«Art. 35. En virtud de lo prevenido en el artículo anterior, la Compañía La-Sère, y cualquiera otra que pudiera sucederle, así como todos los extranjeros y los sucesores de estos que tomen parte en la Empresa, sea como accionistas, empleados, ó con cualquiera otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha Empresa se refiera; no podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con la Empresa, derechos de extranjería; solo tendrán, en caso de negacion de justicia, los mismos derechos y medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la Empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos, y no podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

«Art. 36. Las restricciones del artículo anterior no tendrán lugar en las discusiones ó diferencias que se susciten entre extranjeros accionistas, y fuera de la República, en cuyo caso se podrán examinar y decidir como si las restricciones no existiesen; pero sin que las decisiones

de los tribunales extranjeros afecten en manera alguna á las prescripciones de este decreto, á la Compañía La-Sère, la cual se reputa mexicana para todos los efectos del mismo decreto, y á los intereses mexicanos.

«Art. 37. La Compañía que forme La-Sère no podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los diques y muelles, sin consentimiento previo del Gobierno general, y en ningun caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los diques y muelles, á ningun gobierno extranjero, siendo nula y de ningun valor la enajenacion ó hipoteca que se hiciere. Tampoco podrá la Compañía admitir en ningun caso como socio á un gobierno extranjero, siendo igualmente nula y de ningun valor cualquiera estipulacion que hiciere en este sentido.

«Art. 38. D. Emilio La-Sère podrá establecer en Nueva-York ó en cualquiera otro punto de los Estados-Unidos, la Junta directiva de la Compañía, contrayendo la obligacion de constituir en México un apoderado, ámplia y suficientemente autorizado y con las instrucciones necesarias para entenderse con el Gobierno general y demas autoridades de la República, en todos los negocios que se refieren á las obligaciones que le impone este decreto á la Empresa.

«Art. 39. Se permite á la Compañía que forme La-Sère establecer á su costa en el puerto de Huatulco, un depósito de carbon de piedra, y un astillero que estará bajo la inmediata vigilancia de la autoridad, para la reparacion de los vapores que se ocupen en la conduccion de pasajeros y mercancías por el Istmo; pero sin que en ningun caso se entienda concedida la propiedad del terreno destinado á tales establecimientos.

«Art. 40. Las obligaciones que contrae La-Sère respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida directa y absolutamente el cumplimiento de tales obligaciones, y la suspension durará solo por el tiempo que dure el impedimento. D. Emilio La-Sère deberá presentar al Gobierno general las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza ma-

yor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento; y por solo el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del término señalado, no podrá ya La-Sère alegar en ningun tiempo la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá presentar La-Sère al Gobierno general las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de cesar el impedimento, ó á lo menos dentro de dos meses despues de haber cesado, haciéndose la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á D. Emilio La-Sère el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.

«Art. 41. Se imponen á la Compañía La-Sère las restricciones siguientes:

«Primera. No podrá construir ninguna fortaleza en el Istmo.

«Segunda. No podrá organizar fuerza armada de ninguna clase; pero los empleados de la Compañía podrán estar armados para su defensa personal.

«Tercera. No podrá dar pasaje á fuerza alguna armada extranjera, sin expresa autorizacion del Gobierno general.

«Cuarta. No podrá conducir ningunos efectos de un beligerante, declarados contrabando de guerra por las leyes de la República Mexicana, sin expresa autorizacion del Gobierno general.

«Quinta. No podrá dar pasaje á fuerza alguna armada nacional, ni conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorizacion del Gobierno general, ó de otra autoridad competente.

«Sexta. Despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó que cometa cualquier delito, y auxiliará al Gobierno para su persecucion.

«Sétima. Pondrá en ejecucion los medios que se le designen por el Gobierno general, para que todo pasajero observe las leyes aduanales de la República.

«Art. 42. Las concesiones otorgadas en la presente ley caducarán por las causa siguientes:

«Primera. Por no dar la fianza dentro de noventa dias contados desde la fecha de esta ley, por valor de ($100,000) cien mil pesos, de que habla el art. 15.

«Segunda. Por no cumplir las obligaciones relativas á la presentacion de los planos y á la construccion de los tramos y de todo el camino, dentro de los plazos fijados al efecto en esta ley.

«Tercera. Por construir alguna fortaleza en el Istmo de Tehuantepec.

«Cuarta. Por organizar fuerza armada de cualquiera clase que sea, sin comprender en este caso á los empleados armados para su defensa personal.

«Quinta. Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada extranjera sin expresa autorizacion del Gobierno general, excepto en el caso de fuerza mayor, plenamente justificado.

«Sexta. Por conducir, sin expresa autorizacion del Gobierno general, efectos de alguna potencia beligerante, de los declarados contrabando de guerra por las leyes de la República Mexicana.

«Sétima. Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada nacional, ó conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales sin expresa autorizacion del Gobierno general, ó de otra autoridad competente, á no ser que haya fuerza mayor, plenamente justificada.

«Octava. Por suspender durante un año consecutivo los trabajos en el camino.

«Novena. Por infringir cualquiera de las cláusulas de esta ley, en las que se previene que no podrá la Compañía La-Sère traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones de la misma ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los muelles y diques, sin previo consentimiento del Gobierno general; y que en ningun caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los muelles y diques á ningun gobierno ó Estado extranjero; no pudiendo tampoco en ningun caso admitir como socio á un gobierno ó Estado extranjero.

«Art. 43. En caso de que la Compañía faltare á las otras obligaciones ó restricciones que le impone esta ley, quedará sujeta á la reparacion de la falta, y á la correspondiente indemnizacion.

«Art. 44. En cualquiera de los casos especificados en el art. 42, perderá la Compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá disponer el Gobierno á su arbitrio; pero la Compañía La-Sère conservará únicamente como de su propiedad, los edificios que hubiere construido, la parte de camino ya concluida, las locomotoras, trenes y demas objetos empleados en su servicio, y el Gobierno de la República, ó el individuo ó Compañía á quien este conceda su derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, segun el avalúo que al efecto practicarán peritos nombrados por ambas partes.

«Art. 45. La Compañía que forme La-Sère queda obligada á dar al Gobierno general, anualmente, los informes que tenga á bien pedirle respecto de la organizacion de la Empresa, del estado de los trabajos del ferrocarril, del capital empleado en él, y de todo cuanto el Ministerio de Fomento crea necesario para tener conocimiento exacto de lo perteneciente á la vía de comunicacion por el Istmo de Tehuantepec.

«Art. 46. Toda duda ó controversia sobre la inteligencia ó ejecucion de esta ley, será decidida por los tribunales federales competentes de la República Mexicana, con arreglo á las leyes de la misma.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 6 de Octubre de 1867.—*Benito Juarez.*—Al Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Octubre 7 de 1867.—*Balcárcel.*

Decreto.—Enero 2 de 1869.

Se modifica el decreto expedido por el Ejecutivo en 6 de Octubre de 1867, autorizando á D. Emilio La-Sére, ó á la Compañía que él formara, para abrir la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º El decreto expedido por el Ejecutivo en 6 de Octubre de 1867, autorizando á D. Emilio La-Sère, ó á la Compañía que él formara, para abrir la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, queda modificado en los términos siguientes:

«Art. 2º Se autoriza á la Compañía que forme D. Emilio La-Sère, para la apertura de la comunicacion interoceánica por el Istmo de Tehuantepec, con las condiciones expresadas en este decreto.

«Art. 3º La Compañía que forme La-Sère podrá hacer la comunicacion por agua, en la parte navegable del rio Goatzacoalcos, y en donde ella concluya principiarán los caminos á que se refiere el artículo siguiente; pero si no juzga conveniente hacer uso del rio, comenzarán los caminos desde el punto de su desembocadura.

«Art. 4º La Compañía La-Sère deberá construir un ferrocarril de la mejor clase, que partiendo del punto en que termine la navegacion del rio Goatzacoalcos ó de su desembocadura, segun lo expresa el artículo anterior, llegue hasta el puerto de la Ventosa, ó cualquiera otro del Pacífico que se creyere más conveniente que este. Entretanto se concluye el camino de fierro, La-Sère establecerá la comunicacion por medio de un camino carretero, que conservará en buen estado de servicio y con los puentes necesarios para el tránsito de carruajes que conduzcan pasajeros y mercancías de poco peso.

«Art. 5º Hechos los reconocimientos necesarios para el ferrocarril y para el camino carretero, y levantados los planos correspondientes por los ingenieros, se someterán á la aprobacion del Gobierno general, sin lo cual no podrán ponerse en ejecucion.

«Art. 6º La Compañía La-Sère avisará oportunamente al Gobierno cuándo debe empezar el reconocimiento del terreno por donde han de pasar los caminos, para que aquel nombre el comisionado ó comisiona-

dos que lo representen en las operaciones que hayan de practicarse, pagándose por la Compañía los honorarios de aquellos. Para el deslinde de los terrenos baldíos que deban cederse á la Compañía, intervendrán los peritos que nombre el Gobierno, pagándose tambien sus honorarios por ella.

«Art. 7º En el término de diez y ocho meses, contados desde la fecha de esta concesion, deberán estar hechas las exploraciones del terreno, levantados y presentados los planos que marquen la direccion de los caminos, y sometidos á la aprobacion del Gobierno, al que se dará aviso dentro de los primeros seis meses, de que va á procederse á los trabajos, á fin de que el comisionado ó comisionados de que habla la primera parte del artículo anterior, se hallen presentes para inspeccionar las obras que se ejecuten.

«Art. 8º La Compañía La-Sère comenzará la construccion del ferrocarril y línea telegráfica dentro de seis meses, contados despues del año y medio de que habla el artículo anterior, debiendo terminar en cada año, á satisfaccion del Gobierno, un tramo de quince leguas por lo menos, hasta la conclusion de toda la línea, que será precisamente tres años despues del dia en que empezaron los trabajos. Las quince leguas que la Compañía está obligada á dejar construidas anualmente, podrán serlo en tramos aislados unos de otros, con tal de que no se separen del trayecto general aprobado por el Ejecutivo.

«Art. 9º La Compañía comenzará la construccion del camino carretero al mismo tiempo que la del ferrocarril, y la terminará á satisfaccion del Gobierno dentro de un año y medio á lo más, contado desde la fecha fijada para comenzarlos.

«Art. 10. De los terrenos baldíos que hubiere, el Gobierno da á la Compañía la faja que necesitare para la línea de caminos, y además la mitad de los baldíos que se encuentren dentro de una legua lateral por cada lado de solo el ferrocarril, en todo el espacio que recorra. Dichos terrenos baldíos se dividirán, donde su extension lo permita, en cuadros de una legua cada uno; y en donde tuvieren menos de dos leguas en su longitud á lo largo del camino (ó en las fracciones de menos

de dos leguas), se dividirán por mitad, perteneciendo una á la nacion y otra á la Compañía. Las porciones divididas se numerarán en cada lado, comenzando en ambos por el número 1 en el Norte y siguiendo en el órden numérico hácia el Sur, de manera que el número 1 del lado de Occidente, ó sea el lado derecho del camino, quede frente del número 1 del lado de Oriente, ó lado izquierdo, á no ser que pasando el camino por lugares en que por un solo lado haya baldíos dentro de la línea lateral, hubiere puntos de interseccion en terrenos de propiedad particular, en cuyo caso quedará interrumpido el órden expresado, siguiendo luego hasta el fin del camino la numeracion prescrita para las porciones del terreno por ambos lados.

«Art. 11. La nacion se reserva desde luego en pleno dominio, en el lado occidental ó derecho del camino, todas las porciones señaladas con los números impares 1, 3, 5, etc., y de la misma manera se reserva en el lado oriental ó izquierdo del camino, todas las porciones marcadas con los números pares 2, 4, 6, etc., cediendo á los concesionarios en propiedad, revocable solo en el caso de que no concluyan el camino, las porciones señaladas con los números pares en el lado occidental ó derecho del camino, y las porciones marcadas con los números impares en el lado oriental ó izquierdo. Si por el caso de interseccion enunciado en el artículo anterior, se encontraren más porciones de terrenos baldíos en un lado del camino que en el otro, los que hubiere de exceso en cualquiera de los dos lados serán divididos por mitad entre la nacion y los concesionarios, de manera que se observen siempre precisamente de legua en legua las dos alternativas de lado y de frente, entre las porciones nacionales y las de la Empresa.

«Art. 12. El Gobierno concede á la Compañía, si lo hubiere, el terreno para los muelles, diques y otras obras indispensables en los puertos de Goatzacoalcos y de la Ventosa, comprometiéndose la Compañía á construir por su cuenta, á satisfaccion del Gobierno, en los dos años siguientes á la fecha en que se construya el ferrocarril, dichos muelles y diques; haciendo desde luego las obras precisas para facilitar la descarga de los buques y evitar la avería de las mercancías.

«Art. 13. La Compañía tomará gratis, de las tierras que fueren del dominio público, por el tiempo que lo fueren, sin que esto importe para el Gobierno la obligacion de no enajenarlas en todo ó en parte, los materiales necesarios para la construccion y conservacion de los caminos, telégrafos, muelles y diques, ó de sus pertenencias.

«Art. 14. Los terrenos y materiales de propiedad particular que necesitare la Compañía, los tomará, indemnizando á sus dueños conforme á las leyes.

«Art. 15. La Compañía tendrá obligacion de construir y conservar faros de primera clase en donde fuere más conveniente á los dos extremos de la vía, debiendo quedar concluidos dentro de tres años despues de terminado el ferrocarril, los que serán de la pertenencia exclusiva del Gobierno.

«Art. 16. A los sesenta dias de la fecha de esta ley, la Compañía dará una fianza por valor de cien mil pesos fuertes, á satisfaccion del Ministro de México en Washington ó de quien lo supliere, siendo indispensable esta condicion para la existencia y validez de las concesiones hechas por este decreto, y perdiendo los concesionarios la expresada suma en caso de que no cumplan, dentro de los plazos señalados, las obligaciones de presentar los planos, y de comenzar y acabar los caminos y línea telegráfica. Con la mencionada fianza se asegurará tambien la obligacion que contrae la Compañía de acreditar que está organizada ya conforme á las leyes de uno de los Estados de la Union Americana.

«Art. 17. Durante el tiempo necesario para la construccion del ferrocarril, la Compañía podrá importar al Istmo, libres de derechos, los materiales, máquinas, herramientas, carbon de piedra, carruajes y útiles necesarios para la construccion de la vía y de sus pertenencias. Pasado el término de la construccion del camino, solo podrá introducir, libres de derechos, las máquinas, carbon de piedra, carros y rieles que necesitare, durando esta exencion por espacio de setenta años, y haciendo la Compañía uso de ella, así como de la anterior, segun las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

«Art. 18. La Compañía tiene obligacion de limpiar el rio Goatzacoalcos en la parte de él que dedique á la navegacion.

«Art. 19. Se concede á la Compañía la facultad de cobrar peajes, derechos de tránsito, de muelles, de almacenaje y cualesquiera otros, por fletes de mercancías, conduccion de pasajeros y trasmision de telégramas; pero la tarifa que se fije por la Compañía para la suma en junto de todos esos derechos, excepto solamente el de almacenaje, no excederá de 50 cs. por legua para cada pasajero, de 3 cs. por legua para cada arroba de mercancías, de 1 por 100 del valor de los metales preciosos y de alhajas, entendiéndose esta asignacion para toda la travesía del camino por tierra y por agua, y de 10 cs. por cada palabra de los telégramas.

«Art. 20. El Gobierno no exigirá, durante los setenta años de la concesion, impuesto ni contribucion alguna, ya sea sobre las mercancías que pasen solo de tránsito por el Istmo, ya sea de los pasajeros, ya sea de los telégramas, ó ya, en fin, sobre los capitales invertidos en los caminos y línea telegráfica y en toda la empresa. Las mercancías que se consuman en puntos del Istmo, ó que se extraigan de ellos, no disfrutarán de esta exencion

«Art. 21. Respecto de la línea de tránsito que se forme entre los puertos de Goatzacoalcos y la Ventosa, ó del puerto que se elija en el Pacífico, en parte por agua, y en parte por el ferrocarril, el Gobierno se obliga á no otorgar á otra Compañía, durante los setenta años mencionados, las concesiones especificadas en esta ley; entendiéndose, respecto del cobro de impuestos, que á ninguna otra Compañía se dispensará ni rebajará el pago de los derechos que debiere satisfacer con arreglo á los aranceles que estuvieren vigentes en las aduanas marítimas.

«Art. 22. El Gobierno protegerá la prosecucion, conservacion y seguridad de los trabajos, con toda la fuerza que estimare conveniente para una obra de grande y notoria utilidad pública.

«Art. 23. El Gobierno conservará abiertos y habilitados para el comercio de altura, durante los setenta años de la concesion, el puerto de Goatzacoalcos en el Golfo de México, y en el Pacífico el de la Ventosa, ó cualquiera otro que se creyere más conveniente que este.

«Art. 24. La facultad concedida á la Compañía para el trasporte de mercancías, se reglamentará por el Ministerio de Hacienda, procurando evitar los abusos y facilitar la pronta expedicion de aquellas; sin que se entienda por dicha facultad que la Compañía tiene derecho de abrir expendio de mercancías en ningun punto del Istmo.

«Art. 25. Las concesiones hechas á la Compañía durarán setenta años, contados desde que el ferrocarril y telégrafo se pongan al servicio público, y en todo ese tiempo el Gobierno recibirá un 8 por 100 de las utilidades líquidas de la Empresa, siempre que se hagan dividendos á los accionistas, y bajo el concepto de que luego que haya utilidades, se hará por lo menos un dividendo anual. Tambien percibirá el Gobierno, mediante liquidacion y pago por meses, 12 cs. por cada uno de los pasajeros que transiten por la vía general.

«Art. 26. Al espirar el plazo de la concesion, tendrá el Gobierno mexicano el derecho de adquirir la propiedad del ferrocarril con sus estaciones, telégrafos, muelles, diques, útiles y pertenencias, por el avalúo que de ellos hicieren dos peritos nombrados uno por el Gobierno y otro por la Compañía, ó por un tercero designado por los primeros en caso de discordia.

«Si el Gobierno no usare del derecho que le concede la fraccion anterior, la Compañía La-Sère continuará gozando la propiedad y posesion del camino con todas sus obras y material; pero cesarán las exenciones que le concede esta ley, y seguirá pagando al Gobierno el 8 por 100 de las utilidades líquidas, y los 12 cs. por pasajero, en los términos que el artículo anterior lo previene.

«Art. 27. La Compañía estará obligada á llevar á cualquier punto, en todo el tránsito del camino, libres de gastos, la correspondencia é impresos que transiten por él, y á que dé curso la oficina respectiva, recibiéndolos y entregándolos con las formalidades debidas. De la misma manera trasportará todos los frutos y objetos que sean de propiedad del Gobierno, por la mitad de la tarifa. Igualmente conducirá sin estipendio alguno, los oficiales, tropas, empleados ó agentes del Gobierno general ó de los Estados, cuando caminen por causa del servicio público.

Trasmitirá tambien, libres de gastos, por su línea telegráfica, todos los mensajes enviados por funcionarios ó empleados de la República Mexicana ó de cualquiera de sus Estados, sobre negocios públicos. Los metales y productos agrícolas é industriales de la República, serán trasportados por un 30 por 100 menos del precio de tarifa, sujetándose á las reglas que se dicten por el Ministerio de Hacienda.

«Art. 28. El tránsito por la vía de comunicacion será libre para todos los habitantes del globo; pero se aumentará un 25 por 100 á las mercancías de las naciones que no tuvieren tratado de neutralidad con México, respecto del tránsito del Istmo.

«Art. 29. La Compañía tendrá facultad de trasportar en balijas cerradas, que no podrán abrirse, la correspondencia extranjera, por la vía de comunicacion; y dichas balijas serán selladas por la administracion de correos, ó las de las aduanas marítimas.

«Art. 30. El Gobierno nombrará la cuarta parte de los directores de la Compañía, y los nombrados por él tendrán las mismas facultades y prerogativas que los otros; podrá tambien construir en el Istmo una comision que vigile las obras y trabajos que se emprendan en virtud de este contrato.

«Art. 31. Los vapores ó buques de la Compañía tendrán derecho de navegar en el rio de Goatzacoalcos durante los setenta años de la concesion, haciéndolo precisamente con bandera mexicana, y estando obligados á tener la dotacion de oficiales y tripulaciones que las leyes requieren para los buques nacionales, formándolas con mexicanos por nacimiento ó por naturalizacion. Para el segundo caso se darán á la Compañía las cartas de naturalizacion que pida.

«Art. 32. La concesion otorgada en el artículo anterior no se opone á que otros buques y vapores naveguen en el rio Goatzacoalcos, para el comercio y cualesquiera otros objetos, siempre que esa navegacion sea arreglada á las leyes de la República Mexicana.

«Art. 33. Los buques de la Compañía que conduzcan únicamente pasajeros, correspondencia y mercancías para el tránsito de toda la vía, estarán exentos del derecho de toneladas. Si condujeren además mer-

cancías para algun punto del Istmo, pagarán el derecho de toneladas por solo lo relativo á esas mismas mercancías, y no por lo demas.

«Art. 34. La Compañía se hará cargo de pagar lo que legal y justamente pueda deberse del préstamo que Mr. Francisco P. Falconnet hizo á la Empresa Sloo, continuando el Gobierno libre de toda responsabilidad futura respecto de ese préstamo, y sin que por esto se disminuya la parte de utilidades que le pertenezcan de los productos del camino.

«Art. 35. La Empresa á que esta ley se refiere, es y será siempre exclusivamente mexicana; y la Compañía de La-Sère para el tránsito de Tehuantepec, aun cuando se forme en el extranjero, se considerará, sin embargo, como constituida ahora en la República Mexicana, cual si en ella misma se hubiere formado y organizado, con arreglo á las leyes mexicanas; pero si estimare oportuno constituir compañías separadas, bajo las razones sociales que escoja, para cada uno ó para varios de los ramos comprendidos en las operaciones que debe ejecutar, podrá instituir tales compañías formándolas y organizándolas, ya sea en la República, ya en los Estados-Unidos, conforme á las leyes generales ó especiales del lugar en que las instituya, aunque siempre deberán ser consideradas como dependientes en todo de la misma Compañía principal, exclusivamente mexicana, y sujetas en consecuencia á las prescripciones de esta ley.

«Art. 36. En virtud de lo prevenido en el artículo anterior, la Compañía La-Sère, y cualquiera otra que pueda sucederle, así como todos los extranjeros y los sucesores de estos que tomen parte en la Empresa, sea como accionistas, empleados, ó con cualquiera otro título ó carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha Empresa se refiera; no podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con la Empresa, derechos de extranjería; solo tendrán, en caso de denegacion de justicia, los mismos derechos y medios de hacerlos valer en todo lo concerniente á la Empresa, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos, y no podrán hacer valer dichos derechos sino ante los tribunales mexicanos.

«Art. 37. Las restricciones del artículo anterior no tendrán lugar en

las discusiones ó diferencias que se susciten entre extranjeros accionistas, y fuera de la República, en cuyo caso se podrán examinar y decidir como si las restricciones no existiesen; pero sin que las decisiones de los tribunales extranjeros afecten en manera alguna á las prescripciones de este decreto, á la Compañía La-Sère, la cual se reputa mexicana para todos los efectos del mismo decreto, y á los intereses mexicanos.

«Art. 38. La Compañía que forme La-Sère no podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los diques y muelles, sin consentimiento previo del Gobierno general, y en ningun caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los diques y muelles á ningun Gobierno extranjero; siendo nula y de ningun valor la enajenacion ó hipoteca que se hiciere. Tampoco podrá la Compañía admitir en ningun caso como socio á un Gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente nula y de ningun valor cualquiera estipulacion que hiciere en este sentido. Se autoriza, sin embargo, á la Compañía para que sin la aprobacion del Gobierno pueda expedir y vender bonos y obligaciones, cuando, en las cantidades y por el precio que juzgare conveniente, y para asegurar el pago, hipotecando solo el ferrocarril, línea telegráfica, estaciones, muelles, diques y demas obras, con tal que la hipoteca no se extienda á la concesion, y que se concluya á favor de individuos ó asociaciones particulares.

«Art. 39. D. Emilio La-Sère podrá establecer en Nueva-York, ó en cualquiera otro punto de los Estados-Unidos, la Junta directiva de la Compañía, contrayendo la obligacion de constituir en México un apoderado ámplia y suficientemente autorizado y con las instrucciones necesarias para entenderse con el Gobierno general y demas autoridades de la República, en todos los negocios que se refieren á las obligaciones que le impone este decreto á la Empresa.

«Art. 40. Se permite á la Compañía que forme La-Sère establecer á su costa en el puerto de Huatulco, un depósito de carbon de piedra, y un astillero que estará bajo la inmediata vigilancia de la autoridad, para la reparacion de los vapores que se ocupen en la conduccion de pasaje-

ros y mercancías por el Istmo; pero sin que en ningun caso se entienda concedida la propiedad del terreno destinado á tales establecimientos.

«Art. 41. Las obligaciones que contrae La-Sère respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida directa y absolutamente el cumplimiento de tales obligaciones, y la suspension durará solo por el tiempo que dure el impedimento. D. Emilio La-Sère deberá presentar al Gobierno general las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor, del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber comenzado el impedimento; y por solo el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del término señalado, no podrá ya La-Sère alegar en ningun tiempo la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá presentar La-Sère al Gobierno general las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de cesar el impedimento, ó á lo menos dentro de dos meses despues de haber cesado; haciéndose la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á D. Emilio La-Sère el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.

«Art. 42. Se imponen á la Compañía La-Sère las restricciones siguientes:

«Primera. No podrá construir ninguna fortaleza en el Istmo.

«Segunda. No podrá organizar fuerza armada de ninguna clase; pero los empleados de la Compañía podrán estar armados para su defensa personal.

«Tercera. No podrá dar pasaje á fuerza alguna armada extranjera, sin expresa autorizacion del Gobierno general.

«Cuarta. No podrá conducir ningunos efectos de un beligerante, declarados contrabando de guerra por las leyes de la República Mexicana, sin expresa autorizacion del Gobierno general.

«Quinta. No podrá dar pasaje á fuerza alguna armada nacional, ni conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorizacion del Gobierno general, ó de otra autoridad competente.

«Sexta. Despedirá inmediatamente de su servicio á cualquiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando, ó que cometa cualquier delito, y auxiliará al Gobierno para su persecucion.

«Sétima. Pondrá en ejecucion los medios que se le designen por el Gobierno general, para que todo pasajero observe las leyes aduanales de la República.

«Art. 43. Las concesiones otorgadas en la presente ley caducarán por las causas siguientes:

«Primera. Por no dar la fianza dentro de noventa dias contados desde la fecha de esta ley, por valor de cien mil pesos ($100,000), de que habla el art. 15.

«Segunda. Por no cumplir las obligaciones relativas á la presentacion de los planos y á la construccion de los tramos y de todo el camino, dentro de los plazos fijados al efecto en esta ley.

«Tercera. Por construir alguna fortaleza en el Istmo de Tehuantepec.

«Cuarta. Por organizar fuerza armada de cualquiera clase que sea, sin comprender en esto á los empleados armados para su defensa personal.

«Quinta. Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada extranjera, sin expresa autorizacion del Gobierno general, excepto en el caso de fuerza mayor, plenamente justificado.

«Sexta. Por conducir, sin expresa autorizacion del Gobierno general, efectos de alguna potencia beligerante, de los declarados contrabando de guerra por las leyes de la República Mexicana.

«Sétima. Por dar pasaje á cualquiera fuerza armada nacional, ó conducir municiones ó pertrechos de guerra nacionales, sin expresa autorizacion del Gobierno general, ó de otra autoridad competente, á no ser que haya fuerza mayor, plenamente justificada.

«Octava. Por suspender durante un año consecutivo los trabajos en el camino, ó por dos años cuando se haya empleado en el ferrocarril y demas obras un millon de pesos por lo menos.

«Novena. Por infringir cualquiera de las cláusulas de esta ley, en las que se previene que no podrá la Compañía La-Sère traspasar, ni ena-

jenar, ni hipotecar las concesiones de la misma ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los muelles y diques, sin previo consentimiento del Gobierno general; y que en ningun caso podrá traspasar, ni enajenar, ni hipotecar las concesiones, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni los muelles y diques á ningun gobierno ó Estado extranjero; no pudiendo tampcco en ningun caso admitir como socio á ningun gobierno ó Estado extranjero.

«Art. 44. En caso de que la Compañía faltare á las otras obligaciones ó restricciones que le impone esta ley, quedará sujeta á la reparacion de la falta, y á la correspondiente indemnizacion.

«Art. 45. En cualquiera de los casos especificados en el art. 42, perderá la Compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá disponer el Gobierno á su arbitrio; pero la Compañía La-Sère conservará únicamente como de su propiedad, los edificios que hubiere construido, la parte de camino ya concluida, las locomotoras, trenes y demas objetos empleados en su servicio; y el Gobierno de la República, ó el individuo ó Compañía á quien este conceda su derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, segun el avalúo que al efecto practicarán peritos nombrados por ambas partes.

«Art. 46. La Compañía que forme La-Sère queda obligada á dar al Gobierno general, anualmente, los informes que tenga á bien pedirle respecto de la organizacion de la Empresa, del estado de los trabajos del ferrocarril, del capital empleado en él, y de todo cuanto el Ministerio de Fomento crea necesario para tener conocimiento exacto de lo perteneciente á la vía de comunicacion por el Istmo de Tehuantepec.

«Art. 47. Toda duda ó controversia sobre la inteligencia ó ejecucion de esta ley, será decidida por los tribunales federales competentes de la República Mexicana, con arreglo á las leyes de la misma.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Diciembre 29 de 1868.—*José M. Mata*, diputado presidente.—*Juan Sanchez Azcona*, diputado secretario.—*Julio Zárate*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Dado en el Palacio nacional de México, á 2 de Enero

de 1869.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Enero 2 de 1869.—*Balcárcel.*

Orden.—Enero 5 de 1869.

Se aprueba el trazo general para la construccion de los caminos carreteros, de fierro y línea telegráfica en el Istmo de Tehuantepec, y el proyecto para la canalizacion, diques, faros y demas obras.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente se ha servido aprobar el trazo general presentado por vd. para la construccion de los caminos carreteros, de fierro y línea telegráfica en el Istmo de Tehuantepec, así como el proyecto para la canalizacion, diques, faros y demas obras, sin que por esta aprobacion se entienda que exime á la Compañía de la obligacion que le impone el art. 6º del decreto de 2 del actual, en cumplimiento del cual el Gobierno nombrará oportunamente el comisionado ó comisionados que lo representen; así como tampoco se liberta á la Empresa de la presentacion de los planos y perfiles, con los detalles que fija el art. 24 del reglamento de caminos de fierro.

Independencia y libertad. México, Enero 5 de 1869.—*Balcárcel.*—Sr. D. Emilio La-Sère.—Presente.

Orden.—Enero 24 de 1871.

Se autoriza de nuevo á la Empresa que ha de ocuparse en los trabajos del ferrocarril de Tehuantepec.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Por la comunicacion que con fecha 10 del que cursa me dirige vd. de Minatitlan, y por la exposicion que á aquella viene adjunta, me he impuesto de que arregló vd. la salida de Nueva-York de la comision de ingenieros que está á las órdenes de vd. y ha de ocuparse en los tra-

bajos del ferrocarril de Tehuantepec, de manera que pudiera llegar oportunamente á su destino para comenzar los trabajos el dia 2 del presente mes; pero que á consecuencia del mal tiempo que el vapor de guerra «Nipsic,» en el cual venia la comision, experimentó durante el viaje, este se retardó mayor tiempo del que era de esperar, no presentándose en Goatzacoalcos hasta el dia 6 del mes citado; retardo que á juicio de vd. ha sido ocasionado por un caso fortuito, de los previstos por el artículo 41 de la ley de concesion de 2 de Enero de 1869.

Por acuerdo del C. Presidente digo á vd. en contestacion, que acepta las explicaciones dadas por vd. respecto del caso fortuito mencionado, en cuya virtud se autoriza á la Empresa para continuar los trabajos, á fin de que en todo el presente año queden terminados en la extension que previene el art. 8º de la referida ley. Con la comunicacion citada he recibido igualmente copia del acta de la inauguracion que el dia 9 del corriente mes tuvieron los trabajos del ferrocarril, del camino carretero y del telégrafo, cuyo acto ha sido visto con satisfaccion por el C. Presidente de la República.

Independencia y libertad. México, Enero 24 de 1871.—*Balcárcel.*—Sr. J. J. Williams, ingeniero en gefe de la comision nombrada para construïr el ferrocarril de Tehuantepec.—Minatitlan.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—La comunicacion que con fecha 10 del que cursa me dirige vd., me ha enterado de que el dia 9 se inauguraron los trabajos del ferrocarril, camino carretero y telégrafo de Tehuantepec, en los términos que describe la misma comunicacion, pronunciándose por el Sr. J. J. Williams, ingeniero en gefe de la comision nombrada por la Empresa para la direccion de aquella obra, un discurso, de cuya traduccion me acompaña vd. copia, y asistiendo al acto los empleados del Gobierno en ese puerto, y diversos vecinos del mismo.

El C. Presidente ha tenido á bien disponer diga á vd., que se ha impuesto con satisfaccion de haberse verificado el acto de la inauguracion de las expresadas obras, que inicia una mejora que, llevada á cabo co-

mo es de esperarse, influirá favorablemente en la prosperidad futura de la República, y especialmente en la de esa parte de su territorio.

Independencia y libertad. México, Enero 24 de 1871.—*Balcárcel.*—Ciudadano administrador de la aduana marítima de Goatzacoalcos.—Minatitlán.

Decreto.—Mayo 22 de 1872.

Se revalidan las concesiones otorgadas en 2 de Enero de 1869 y en 14 de Diciembre de 1870, la primera para construir y explotar un ferrocarril, y la segunda para establecer un canal navegable de mar á mar en el Istmo de Tehuantepec.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se revalidan las concesiones otorgadas en 2 de Enero de 1869 y en 14 de Diciembre de 1870, la primera para construir y explotar un ferrocarril, y la segunda para establecer un canal navegable de mar á mar en el Istmo de Tehuantepec.

«Los plazos señalados en la primera se contarán desde el dia 2 de Enero del presente año.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Mayo 22 de 1872.—*José H. Núñez*, diputado presidente.—*José Fernandez*, diputado secretario.—*Enrique María Rubio*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno federal en México, á 22 de Mayo de 1872.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y fines consiguientes.

México, Mayo 22 de 1872.—*Balcárcel.*—C.....

Decreto.—Enero 15 de 1874.

Se prorogan por un año los plazos señalados en las concesiones otorgadas el dia 2 de Enero de 1869, y el 14 de Diciembre de 1870, la primera para construir y explotar un ferrocarril, y la segunda para establecer un canal navegable al través del Istmo de Tehuantepec.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se prorogan por un año los plazos señalados en las concesiones otorgadas el dia 2 de Enero de 1869 y el 14 de Diciembre de 1870, la primera para construir y explotar un ferrocarril, y la segunda para establecer un canal navegable al través del Istmo de Tehuantepec.

«Palacio del Congreso de la Union. México, Enero 15 de 1874.—*M. Romero Rubio*, diputado presidente.—*A. Riba y Echeverría*, diputado secretario.—*Francisco Castañeda y Nájera*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 15 de Enero de 1874.—*Sebastian Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y efectos consiguientes.

Independencia y libertad. México, Enero 15 de 1874.—*Balcárcel.*—Ciudadano.....

Decreto.—Diciembre 14 de 1874.

Para auxiliar la construccion del ferrocarril, camino carretero y línea telegráfica al través del Istmo de Tehuantepec, el Gobierno, además de las estipulaciones contenidas en la ley de 2 de Enero de 1869, se compromete á dar á la Compañía del ferrocarril de Tehuantepec una subvencion de 7,500 pesos en los términos que expresa.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—El C. Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º Para auxiliar la construccion del ferrocarril, camino carretero y línea telegráfica al través del Istmo de Tehuantepec, el Gobierno, además de las estipulaciones contenidas en la ley de 2 de Enero de 1869, se compromete á dar á la Compañía del ferrocarril de Tehuantepec una subvencion de 7,500 pesos por cada kilómetro de vía que construya y sea aprobado por el Ministerio de Fomento, segun los términos de la ley de 2 de Enero de 1869.

«Esta subvencion será satisfecha por cada cinco kilómetros construidos, y aprobados por el Ministerio de Fomento. La obligacion contraida por el Gobierno en ningun caso se extenderá á dar subvencion por un número de kilómetros que exceda de trescientos.

«Para hacer efectiva la expresada subvencion, se emitirán por el Gobierno á favor de la Compañía, luego que se vayan concluyendo y aprobando las secciones de cinco kilómetros, obligaciones por la cantidad correspondiente á la misma subvencion, con el título de «Certificados de construccion del ferrocarril de Tehuantepec,» que no causarán réditos. Estos certificados serán emitidos por el Ministerio de Fomento, y se amortizarán: 1º Con el 50 por 100 de los derechos de tonelada, exportacion é importacion que se causaren en las aduanas de Minatitlán y Salina Cruz, y tambien de los derechos por permisos dados por el Gobierno para cortar madera en el Istmo de Tehuantepec. 2º Con el peaje

de doce centavos por cada uno de los pasajeros que transiten por el ferrocarril, que la Compañía debe pagar al Gobierno, segun el art. 25 de la ley de concesion, y con el 8 por 100 de las utilidades líquidas de la Empresa, que en virtud del mencionado artículo, recibirá el Gobierno, siempre que se repartan dividendos á los accionistas. No podrá satisfacerse en numerario, ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, si lo hubiere en el Istmo, el 50 por 100 de los derechos referidos y que quedan destinados para la amortizacion de los certificados de construccion del ferrocarril de Tehuantepec, bajo la pena de segunda paga: esta será de doble cantidad de lo que la cuota hubiere importado, exhibiéndose la mitad en papel, para que la disposicion de la ley quede en todo caso cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable, segun las reglas de la pauta de comisos, á los denunciantes.

«La Compañía estará obligada á situar en el Istmo los certificados en cantidad suficiente para que los causantes puedan obtenerlos con la oportunidad debida. En ningun caso podrá la Compañía venderlos á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso, y de pagar el triple como multa á favor del Erario.

«Art. 2º Los plazos señalados en la concesion de 2 de Enero de 1869 y 14 de Diciembre de 1870, comenzarán á contarse desde 1º de Enero de 1874.

«Palacio del Poder Legislativo. México, Diciembre 14 de 1874.—*Nicolás Lémus*, diputado presidente.—*Alejandro Prieto*, diputado secretario.—*Luis G. Alvírez*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 14 de Diciembre de 1874.—*Sebastian Lerdo de Tejada*.—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Diciembre 14 de 1874.—*Balcárcel*.—C. . . . .

BONOS pertenecientes á la Compañía de Tehuantepec.—Véase la órden de 5 de Enero de 1869 en la palabra BONOS.

TEHUANTEPEC.—Véase el decreto de 14 de Diciembre de 1870 en la palabra VERACRUZ.

TEHUANTEPEC.—Véase tambien la palabra MÉXICO Á UNO DE LOS PUERTOS DEL PACÍFICO.

TELÉGRAFOS.

Orden.—Agosto 16 de 1873.

Se recomienda á los pagadores que solo hagan uso de la vía telegráfica en los casos urgentes ó necesarios, empleando el mayor laconismo posible en sus mensajes.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 2ª—Circular núm. 349.—En suprema órden fecha 11 del actual se dispone, entre otras cosas, que esta Tesorería recomiende muy especialmente á todas las oficinas de Hacienda y pagadores, que solo hagan uso de la vía telegráfica en los casos urgentes ó necesarios, empleando el mayor laconismo posible en sus mensajes.

Lo que para su exacto cumplimiento manifiesto á vd., esperando que de la presente acuse el recibo que corresponde.

Independencia y libertad. México, Agosto 16 de 1873.—*M. P. Izaguirre.*—C. . . .

TEPEYAHUALCO.—Véase PUEBLA.

TEPIC á GUAYMAS y ALAMOS.

Decreto.—Diciembre 10 de 1870.

Se abrirá un camino carretero de la ciudad de Tepic á la de Guaymas, pasando por la de Mazatlán, Culiacán, Sinaloa, Villa del Fuerte y Alamos.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«Artículo único. Se abrirá un camino carretero de la ciudad de Tepic á la de Guaymas, pasando por las de Mazatlán, Culiacán, Sinaloa, Villa del Fuerte y Alamos, é invirtiéndose anualmente treinta y seis mil pesos en la obra.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Diciembre 8 de 1870.—*José María Lozano*, diputado presidente.—*Guillermo Valle*, diputado secretario.—*Protasio P. Tagle*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno nacional en México, á 10 de Diciembre de 1870.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y efectos correspondientes.

Independencia y libertad. México, Diciembre 10 de 1870.—*Balcárcel.*

TERRENOS.

Circular.—Agosto 7 de 1868.

Modo con que debe hacerse el pago de los terrenos baldíos.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 1ª—Circular núm. 75.—Con esta fecha digo al ciudadano Gefe de Hacienda del Estado de Yucatán lo que copio:

«El C. Ministro de Hacienda y Crédito público, con fecha 2 del actual, dice á esta Tesorería lo siguiente:—«Con fecha 31 del próximo pasado me dice el C. Ministro de Fomento lo que sigue:—«Habiendo dado cuenta al C. Presidente de la República, de la comunicacion de esa Secretaría, fecha 25 del corriente, en la que se trascribe la del C. Tesorero general de la nacion, insertando la consulta del ciudadano Gefe

de Hacienda del Estado de Yucatán, acerca del modo con que debe hacerse el pago de los terrenos baldíos, ha tenido á bien resolver lo siguiente: Que conforme lo previene la ley de clasificacion de rentas de 29 de Mayo último, la mitad del precio de los terrenos baldíos debe aplicarse al Erario federal, y la otra mitad al del Estado en que esté situado el baldío, debiéndose dividir de igual manera la parte que se ha de pagar en bonos, admitiéndose la mitad en créditos del Estado y la otra mitad en créditos del Gobierno general.» — Lo que trascribo á vd. en contestacion á su oficio relativo de 20 del próximo pasado, para los fines correspondientes.» — Trascríbolo á vd. para sus efectos, y como resultado de su comunicacion relativa de fecha 8 del próximo pasado.»

Lo que inserto á vd. para su inteligencia y fines correspondientes.

Independencia y libertad. México, Agosto 7 de 1868. — *M. P. Izaguirre*.—C. Gefe de Hacienda del Estado de. . . .

Orden.— Enero 12 de 1869.

Siempre que los ingenieros, por conveniencia de las obras, tengan necesidad de ocupar terrenos ó materiales de propiedad particular, procuren ponerse de acuerdo con los respectivos dueños.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio. — Seccion 3ª — Circular núm. 73. — Ha tenido á bien disponer el C. Presidente, que se prevenga á los ingenieros encargados de la direccion de obras dependientes de esta Secretaría, que siempre que por conveniencia de las mismas obras tengan necesidad de ocupar terrenos ó materiales de propiedad particular, procuren ponerse de acuerdo con los respectivos propietarios, extendiendo por escrito el convenio, en caso de que lo hubiere, y dando cuenta con él al Ministerio de mi cargo para obtener la correspondiente aprobacion.

En el caso de que no puedan tener un arreglo con los propietarios, cualquiera que sea el motivo, remitirán un informe pormenorizado de todo lo ocurrido, á fin de que se dicte la resolucion correspondiente.

Independencia y libertad. México, Enero 12 de 1869. — *Balcárcel*.

TILAPA á PUEBLA.

Agosto 31 de 1865.

Se autoriza el gasto de 796 pesos para las obras del camino de Tilapa á Puebla.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

AUTORIZAMOS el gasto de setecientos noventa y seis pesos, para que el Ayuntamiento de Tilapa, con esta cantidad y con la cooperacion de los pueblos y haciendas colindantes al camino de aquella poblacion á la ciudad de Puebla, haga practicar todas las obras que necesite dicha vía hasta su completa reposicion.

Nuestras Secretarías de Hacienda y Fomento darán las órdenes conducentes á fin de que tenga cumplimiento este decreto.

Dado en Tulancingo, á 31 de Agosto de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento.—En su ausencia, el Subsecretario, *Manuel Orozco y Berra.*

TIMBRE.

Circular.—Mayo 20 de 1875.

No se exigirá el uso de la estampilla en el pago de asignaciones.

Tesorería general de la nacion.—Seccion 4ª—Circular núm. 420.—Habiéndose notado que en algunas Gefaturas de Hacienda se exige el uso de estampillas en pagos hechos por asignaciones militares, y por las cantidades que se ministran á los pagadores, tanto del ramo civil como del militar, se previene á esa Gefatura que no deberá exigir tal requisito ni en uno ni en otro caso, por tratarse en el primero de un sueldo que vencen individuos de la clase militar en servicio activo, exceptuados del uso del timbre por la fraccion 86 del capítulo 2º de la ley de 1º de Diciembre último, así como en el segundo, por estarlo terminante-

mente en la suprema disposicion de 6 de Enero anterior comunicada á esa Gefatura por circular de esta Tesorería número 397, fecha 7 del mismo.

Lo que comunico á vd. para su inteligencia y cumplimiento.

Independencia y libertad. México, Mayo 20 de 1875.—*M. P. Izaguirre.*—Ciudadano Gefe de Hacienda del Estado de . . . . .

TLACOTALPAM.

Mayo 9 de 1829.

Permiso al pueblo de Tlacotalpam de la costa de Sotavento, para la apertura de un canal en el puerto nombrado del Conejo, que se comunique con el mar del Norte.

Se concede permiso al pueblo de Tlacotalpam de la costa de Sotavento, para que por sí ó por empresarios abra un canal en el punto nombrado el Conejo, que se comunique con el mar del Norte. *

TLALPAM.

Decreto.—Diciembre 5 de 1868.

Se autoriza al Ejecutivo para comprar á la Compañía del ferrocarril de Tlalpam 50,000 pesos de las acciones nuevamente emitidas por su Junta directiva, pagándolas al tiempo de su emision por quincenas de á 5,000 pesos.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

* Se circuló en la misma fecha por la Secretaría de Relaciones, y se publicó en bando de 13 del propio mes de Mayo.

«Art. 1º Se autoriza al Ejecutivo para comprar á la Compañía del ferrocarril de Tlalpam, 50,000 pesos de las acciones nuevamente emitidas por su Junta directiva, pagándolas al tipo de su emision por quincenas de á 5,000 pesos.

«La suma que se gaste en virtud de esta autorizacion, será ministrada al Ministerio de Fomento por el de Hacienda.

«Art. 2º El Ejecutivo, antes de usar de esta autorizacion, cuidará de averiguar si la compra de acciones que en su virtud hiciere, cooperará eficazmente á que la línea hasta Tlalpam quede terminada para el 31 de Mayo de 1869.

«Sala de sesiones del Congreso de la Union. México, Diciembre 4 de 1868.—*J. M. Mata*, diputado presidente.—*Julio Zárate*, diputado secretario.—*F. D. Macin*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique y circule, dándole el debido cumplimiento. Palacio del Gobierno general en México, á 5 de Diciembre de 1868.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Diciembre 5 de 1868.—*Balcárcel.*

Orden.—Febrero 9 de 1871.

Prevenciones que deben observarse en los ferrocarriles de Tlalpam y Tacubaya.

Gobierno del Distrito federal.—Ocurriendo con frecuencia accidentes en los ferrocarriles de Tlalpam y Tacubaya á causa de no estar arreglado su servicio de una manera conveniente, el ciudadano Gobernador ha ordenado se observen las prevenciones siguientes:

1ª En ningun caso se permitirá en el interior de los wagones mayor número de personas que el de los asientos que cada uno contenga.

2ª Las Empresas anunciarán, por medio de carteles que fijarán en las estaciones, las horas de partida de los trenes, la que se efectuará puntualmente.

3ª Por ningun motivo se permitirá que permanezcan en las plataformas otras personas que los empleados de las Empresas y los agentes de policía en su caso.

4ª Nunca podrán trasportarse en el interior, ni en las plataformas de los wagones, muebles ó bultos que por sus dimensiones molesten á los pasajeros ó impidan el libre tránsito de ellos.

5ª La velocidad de los wagones en el interior de la ciudad, nunca podrá exceder de la producida por el trote corto de las mulas.

6ª Por ningun motivo se detendrán los wagones en las encrucijadas de las calles.

7ª Estas prevenciones serán fijadas en las estaciones y en el interior de los wagones.

La infraccion de lo mandado será castigada á juicio del Gobierno del Distrito, con arreglo á sus facultades, y además, las Empresas quedarán obligadas á la indemnizacion de los daños y perjuicios que se originen á los pasajeros ó transeuntes.

México, Febrero 9 de 1871.—*Nicolás Islas y Bustamante*, secretario.

Decreto.—Mayo 17 de 1872.

Se previene cese la entrada de las máquinas del ferrocarril de Tlalpam por las calles de la capital.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 2ª—En comunicacion de 10 del corriente mes dije á la Junta del ferrocarril de Tlalpam lo que sigue:

«El Ministerio de mi cargo ha examinado con cuidado especial los expedientes relativos á la entrada de la locomotora de ese camino de fierro por las calles de la Providencia, fijando su atencion en los informes rendidos por las comisiones de ingenieros nombrados al efecto por el Ayuntamiento de la capital y por esta Secretaría.

«Ha tomado en cuenta el Gobierno, principalmente el derecho que alegan vdes. respecto al permiso acordado por el Ayuntamiento en Marzo de 1870, para que la locomotora entrase hasta la estacion de la

Providencia, bajo el concepto de que se llenasen ciertas condiciones, á las que ha dado exacto cumplimiento la Empresa, haciendo gastos de importancia.

«Tambien se han considerado las constantes reclamaciones del público y especialmente de los propietarios de las fincas inmediatas á la vía, y no se pueden desconocer los peligros que existen para los transeuntes en dichas calles y para los carruajes del Paseo de Bucareli con el paso de la locomotora, que tambien perjudica á la estimacion que pudieran tener las casas adyacentes.

«El Gobierno juzga atendibles las razones expuestas por la Empresa para permitir el paso de la locomotora, que prefiere impedirlo totalmente; y en consecuencia, el C. Presidente se ha servido acordar que en el término de dos meses contados desde esta fecha, cese la entrada de las máquinas por las calles de la capital.

«Como este plazo tiene por objeto que la Compañía pueda efectuar los arreglos que demanda el caso, cuidarán vdes. de que al espirar el término fijado se detengan las máquinas más allá del Paseo, y entren los carruajes movidos solamente por traccion animal; en la inteligencia de que se puede conservar la estacion actual, porque se concede permiso para que las locomotoras de la línea entren y salgan sin trenes, una vez diariamente, á la estacion de la Providencia.»

Y lo trascribo á vd. como resultado de sus diversos oficios relativos á este asunto.

Independencia y libertad. México, Mayo 17 de 1872.—*Balcárcel.*—C. Gobernador del Distrito federal.—Presente.

Junio 26 de 1872.

Se concede un plazo improrogable de seis meses, que comenzará á contarse desde esta fecha, para que las locomotivas del ferrocarril de Tlalpam no entren con los trenes á la calle de la Providencia.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Ferrocarril de México á Tlalpam.—México.—Direccion general.—Oportunamente recibimos el oficio de vd. de 10 de Mayo próxi-

mo pasado, en que se sirve comunicarnos el acuerdo del C. Presidente de la República, relativo á que, en el término de dos meses contados desde dicha fecha, cese la entrada de las máquinas de este ferrocarril por las calles de la Providencia; bajo el concepto de que se puede conservar la estacion actual, porque se concede permiso para que las locomotoras de la línea entren y salgan sin trenes, una vez diariamente, de la estacion expresada.

Habiamos diferido hasta ahora nuestra contestacion al citado oficio, en virtud de que, tratándose de un negocio de la mayor importancia para la Empresa que dirigimos, hemos tenido necesidad de meditar muy séria y detenidamente la resolucion que deberiamos adoptar á consecuencia del conflicto en que se nos ha puesto.

Frustrada otra combinacion en que se perdieron algunas semanas, hemos tenido necesidad de fijarnos en la que ahora tenemos el honor de comunicar á vd., y respecto de la cual conviene entrar en algunas explicaciones.

Convencidos de que carecen de fundamento sólido las razones alegadas para que las locomotoras dejen de entrar por las calles de la Providencia; amparados por una posesion de cerca de siete años, y apoyados especialmente en el permiso dado por el Ayuntamiento de esta capital en Marzo de 1870, permiso que debiamos considerar estable, y en vista del cual hicimos gastos considerables, hemos creido que la justicia estaba en ese negocio enteramente de nuestra parte.

Acatando, como debemos, la resolucion que en él se ha dictado, nos es preciso sin embargo manifestar, que va á originarnos gastos bien cuantiosos, que ocasiona un gran trastorno en la marcha de esta negociacion, y que puede tener una nociva y trascendental influencia. De tanta entidad la consideramos, que no hemos estado lejos de resolvernos á disponer que cesara el servicio de este ferrocarril, convocando desde luego á la Junta de accionistas, para que definitivamente acordara lo que se hubiere de hacer.

Las graves consecuencias de este paso nos han retraido de darlo, prefiriendo hacer el sacrificio necesario para obedecer la órden del C. Pre-

sidente de la República, con la esperanza de que sea el último que se nos exija. Arreglaremos, pues, el servicio de este ferrocarril de manera que solo una vez diariamente entren y salgan las locomotoras de la estacion de Providencia, dejando de recorrer en el resto del dia las calles de ese nombre; pero no cabe en nuestra posibilidad hacerlo en el angustiadísimo plazo que se nos ha señalado.

Para demostrarlo así, remitimos con esta comunicacion copia del informe que nos ha dado el ingeniero de esta Empresa, sobre los trabajos que deben emprenderse para la construccion de una doble vía al lado occidental del Paseo de Bucareli y sobre el tiempo necesario para su conclusion.

A los cinco meses calculados en ese informe, no es exagerado agregar otro, computado prudencialmente para el caso de que ocurran trastornos que embaracen por varios dias la laboriosa obra que se va á emprender. Aunque solo nos proponemos emplear el tiempo estrictamente necesario para acabarla, no queremos exponernos á que no nos alcance el que se fija.

Al solicitar que se amplie hasta seis meses, esperamos confiadamente que así se hará, por proceder esa demanda de la imposibilidad en que nos encontramos de abreviarlo.

A la vez rogamos á vd. se sirva declarar que el acuerdo á que vamos á dar cumplimiento, tiene el carácter de definitivo, á fin de que pueda descansar esta Empresa en la seguridad de que no será estéril el sacrificio que se necesita hacer.

Independencia y libertad. México, Junio 14 de 1872.—*José María Iglesias.*—*N. de Teresa.*—*J. M. Roa Bárcena.*—C. Ministro de Fomento.—Presente.

Ferrocarril de Tlalpam.—Ingeniero.—En cumplimiento con las órdenes de vd., he practicado los reconocimientos y hecho los trazos necesarios para la construccion de una doble vía que debe situarse al lado occidental del Paseo de Bucareli, y que servirá para el cambio de las máquinas que hacen el servicio de esta línea.

Antes de poner en ejecucion este proyecto, segun vdes. me han prevenido, me parece oportuno indicarles los trabajos que deben emprenderse, el modo de verificarlos y el tiempo necesario para su conclusion.

A ambos lados y á lo largo de la vía actual, se tiene que formar un terraplen de ciento veinte metros de longitud por veinte metros de anchura y dos metros de altura média, lo cual importa un volúmen de cuatro mil ochocientos metros cúbicos. En el terreno en que va á trabajarse hay ya una parte de relleno que estimo en mil cuatrocientos metros cúbicos, y quedan por trasportar tres mil cuatrocientos metros cúbicos.

Debe construirse un pequeño depósito para guardar la leña, á fin de surtir de este combustible á las máquinas en cada uno de sus viajes.

Se necesita igualmente formar un cobertizo que dé abrigo á las mulas que esperan los wagones procedentes del camino para conducirlos al centro de la ciudad.

En cuanto á la manera de ejecutar estos trabajos, voy á exponer á vdes. lo relativo á la formacion del terraplen.

El terreno con que se cuenta á las cercanías del Paseo por su lado occidental, es todo pantanoso, y por consiguiente, un terraplen allí, es imposible si no es con tierras trasportadas de lejos; y así tendré que verificarlo.

Para ello es necesario poner un tren especial compuesto de una máquina y las dos plataformas de servicio, únicas de que se puede disponer para traer las tierras de Mixcoac, San Angel y Coyoacán, que son los puntos en que me he fijado, porque en ellos puede obtenerse dicho material á un precio módico.

Por lo que respecta al tiempo que necesito para entregar la nueva vía en estado de servicio, hay que tener en cuenta lo siguiente:

Una plataforma podrá traer en cada viaje cuatro metros cúbicos de tierra. El movimiento de este tren especial debe subordinarse indispensablemente al de pasajeros, y en esta virtud aquel no hará en un dia más de cinco viajes, de donde resulta que dos plataformas trasportarán al dia cuarenta metros cúbicos de tierra. Para tres mil cuatrocientos

metros cúbicos de tierra que deben emplearse, se necesitan ochenta y cinco dias, y quince por lo menos para armar la nueva vía y construir las obras de arte de que antes he hecho mencion.

Pero se presenta otra dificultad. Estamos en los meses de la estacion de aguas, en que solo puede contarse con medio dia útil para el trabajo, y en este caso la conclusion de esta obra debe prolongarse.

Creo, por lo mismo, que la vía proyectada, así como las obras que le son anexas, no estarán listas antes de cinco meses contados desde el dia en que se comiencen.

México, Junio 12 de 1872.—*A. Magaña.*—Señores vocales de la Junta directiva del ferrocarril de Tlalpam.—Presentes.

Es copia. México, Junio 14 de 1872.—*José María Iglesias.*—*N. de Teresa.*—*J. M. Roa Bárcena.*

Para dar cumplimiento al acuerdo de vd., fecha 15 del que cursa, hice un reconocimiento del terreno en donde ha de establecerse el paradero de las locomotoras del ferrocarril de Tlalpam, y con presencia del plano formado por el ingeniero de la Empresa, repetí los cálculos relativos.

El plano mencionado está bien concebido, y solo proyecta lo absolutamente necesario para la estacion de máquinas, mulas y depósito de leña, con la doble vía que exige el servicio; pero el terreno todo es bajo y pantanoso, é indispensable por lo mismo elevarlo, así como llenar una ancha zanja, lo cual no puede hacerse con el material inmediato, porque es muy flojo y salitroso, siendo en concecuencia preciso acarrearlo de Tacubaya, Mixcoac y Coyoacán, lo que, atendiendo al servicio ordinario de la vía y á los elementos de que dispone la Empresa, no podrá hacerse en menos de cuatro meses; y como debe estar perfectamente consolidado el terraplen, para construir sobre él y establecer convenientemente la doble vía, opino que es de prorogarse el plazo fijado hasta seis meses, contados desde esta fecha.

Independencia y libertad. México, Junio 25 de 1872.—*Francisco Chavero.*—Ciudadano Ministro de Fomento.—Presente.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Recibí la nota que con fecha 14 del que cursa me dirigen vdes., exponiendo que aun cuando recibieron oportunamente mi oficio de 10 de Mayo próximo pasado, que previene que á los dos meses contados desde aquella fecha, cese la entrada de la locomotora de esa vía férrea á las calles de la Providencia, tuvo esa Junta la necesidad de meditar la resolucion que debiera adoptar, frustrándose una combinacion, en la cual se perdieron algunas semanas. Exponen vdes. además, que aun cuando estuvo la Junta directiva á punto de decidir que cesara el servicio del ferrocarril, convocando á la Junta general de accionistas para que acordara lo conveniente, la retrajo de aquella medida la consideracion de las graves consecuencias de semejante paso, prefiriendo hacer el sacrificio necesario para obedecer la disposicion suprema, solicitando solo que se ampliara el plazo que se les habia fijado, por no ser bastante para dar cumplimiento á las enunciadas disposiciones.

Para apoyar esa solicitud acompaña esa Junta copia del informe que le rindió el ingeniero de la Empresa, del cual resulta, segun los cálculos de las obras de terracería y otras que deben ejecutarse para construir en el lado occidental del Paseo Nuevo un paradero en donde se cambie la traccion de vapor por la animal, que estas no pueden terminarse en menos de cinco meses, á los que piden vdes. se aumente uno por los trastornos y accidentes imprevistos que puedan ocurrir durante la construccion.

Aun cuando en concepto de este Ministerio merecen fe las operaciones ejecutadas por el ingeniero de la Empresa, para mayor rectificacion dispuso que el inspector de la vía férrea nombrado por el Gobierno ejecutara un reconocimiento del terreno, haciendo un cálculo de los trabajos que se deberán ejecutar y del tiempo necesario para ello.

El informe del inspector está conforme con el del ingeniero de la Empresa, y en vista de todo lo expuesto, el C. Presidente se ha servido acordar, de conformidad con lo que vdes. solicitan, con sujecion á las condiciones siguientes:

1ª Se concede un plazo improrogable de seis meses, que comenzará á contarse desde esta fecha, para que las locomotoras del ferrocarril de Tlalpam no entren con los trenes á las calles de la Providencia.

2ª Si dentro del primer mes del plazo fijado no se da principio á los trabajos, quedará por solo este hecho insubsistente la concesion.

3ª Los trabajos relativos continuarán sin interrupcion hasta su término, salvo el caso de fuerza mayor; y en el caso de que este ocurriere, la Empresa lo comunicará al Ministerio de Fomento, acompañando los justificantes correspondientes.

4ª El Gobierno vigilará, por los medios de inspeccion que juzgue convenientes, el cumplimiento de este acuerdo y los trabajos que en virtud de él se ejecutaren.

Como la Secretaría de mi cargo observara que pasó más de la mitad del primer plazo fijado, sin que esa Junta hubiera dado ningun paso para cumplir el acuerdo que se dictó, dispuso el C. Presidente que se hicieran constar las bases 2ª, 3ª y 4ª, en el concepto de que trascurrido el plazo de seis meses ahora concedido, el Gobierno dictará las providencias á que hubiere lugar, si la Empresa no diere el debido cumplimiento á esta suprema disposicion.

La resolucion que antecede, dictada con conocimiento de todos los datos relativos, y cuyo objeto ha sido que no se perjudiquen ni el público, ni esa Empresa, ni los vecinos de las calles de la Providencia, tiene el carácter de definitiva, y no podrá ser modificada en lo sucesivo, cualquiera que sea el motivo que para ello se alegare.

Por lo demas subsisten las franquicias que, respecto de entrada y salida de máquinas solas, comuniqué á vd. en mi nota de 10 de Mayo próximo pasado.

Independencia y libertad. México, Junio 26 de 1872.—*Balcárcel.*—Sres. D. José M. Iglesias, D. N. de Teresa y D. José M. Roa Bárcena.—Presentes.

Son copias. México, Julio 11 de 1872.—*Francisco D. Covarrúbias*, oficial mayor.

TOLUCA á GUADALAJARA.

Decreto.—Mayo 30 de 1842.

Establecimiento de un presidio sobre el trazo del nuevo camino de Toluca á Guadalajara.

El Exmo. Sr. Presidente provisional de la República se ha servido expedir el siguiente decreto:

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA*, *etc.*, *sabed:*

«Que deseando dar á los trabajos de la nueva carretera de Michoacán el impulso que merecen, por la importancia de una comunicacion más corta y cómoda entre la capital de la República y las de los Departamentos de Michoacán y Jalisco; y atendiendo por otra parte á que las sumas colectadas por la Empresa particular de dicha obra son insuficientes para su término, he tenido á bien resolver, en uso de las facultades que me concede la sétima de las bases de Tacubaya, lo contenido en los artículos siguientes:

«Art. 1º Se establecerá un presidio sobre el trazo del nuevo camino de Toluca á Guadalajara, compuesto de ciento cinco hombres.

«Art. 2º Estos se organizarán en cinco escuadras de á veinte individuos cada una, con un cabo conductor de trabajos.

«Art. 3º Se abonará á la Tesorería de la carrera de Michoacán un real por cada reo para su subsistencia diaria. Del total se pagarán los sueldos de los marmitones y los gastos de menaje.

«Art. 4º El gobernador de Michoacán, de acuerdo con la Junta departamental, establecerá peaje para los gastos del camino, en los puntos que estimare convenientes.

«Art. 5º Las barracas ó alojamientos de los reos, y su vestuario, los gastos de herramienta, pólvora y útiles, serán sufragados y costeados por la Empresa y por los fondos del peaje, por mitad.

«Art. 6º Los comandantes generales de México, Michoacán y Jalis-

co, pondrán á las órdenes del ingeniero director las escoltas que creyeren necesarias para la seguridad de las escuadras empleadas sobre los diferentes puntos del trazo, y no podrán retirarlas sin su consentimiento á aviso anticipado, en algun caso extraordinario.

«Art. 7º Las casas para las tropas se construirán por cuenta del ramo de peajes, previo el presupuesto del ingeniero director, aprobado por la Direccion de caminos.

«Art. 8º Los tribunales civiles y militares podrán sentenciar á los delincuentes que merecieren la pena de presidio, al de Michoacán, sin perjuicio de lo mandado acerca de los presidios de Veracruz, Puebla y Tamaulipas.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

TULA á CIUDAD VICTORIA y TAMPICO.

Decreto.—Marzo 29 de 1868.

Se destina la cantidad de seis mil pesos para reponer los tramos de este camino carretero.

El C. Presidente de la República me ha dirigido el decreto siguiente:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso general ha decretado lo que sigue:

«El Congreso de la Union decreta:

«Artículo único. Se destina la cantidad de seis mil pesos mensuales, tomados de los fondos del Ministerio de Fomento, para reponer los tramos del camino carretero de Tula á Ciudad Victoria y á Tampico, para la construccion de un muelle en este puerto, para la canalizacion de la barra, para la limpia del rio y para el establecimiento de una línea telegráfica entre San Luis Potosí y las mencionadas poblaciones. El

Ministerio de Fomento atenderá de preferencia á la reparacion de dichos caminos.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Marzo 28 de 1868.—*Joaquin M. Alcalde*, diputado vicepresidente.—*Guillermo Valle*, diputado secretario.—*Francisco Vaca*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique y circule para que tenga el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno general. México, Marzo 29 de 1868.—*Benito Juarez*.—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Marzo 29 de 1868.—*Balcárcel.*

VERACRUZ.

Decreto.—Junio 21 de 1851.

Se establece una Junta que cuide de la conservacion del camino de fierro de Veracruz.

Ministerio de Hacienda.—Seccion 2ª—De conformidad con lo dispuesto en órden de 17 del corriente, sobre la conservacion del camino de fierro de Veracruz á San Juan, el Exmo. Sr. Presidente ha dispuesto se forme una Junta que, bajo la presidencia del Gefe de Hacienda de aquel Estado, vigile constantemente las operaciones del camino, pero sin mezclarse en las facultativas, porque estas son de la direccion exclusiva del ingeniero D. José María Durán, á cuyo cargo se halla la obra, así como la inversion de las cantidades decretadas para continuarla, en los términos que explica la citada suprema órden. Dicha Junta se compondrá de dos señores Regidores del Ayuntamiento de Veracruz, que el Exmo. Sr. Gobernador haga nombre la Corporacion, y de otros dos vocales que sean vecinos y del comercio, que elija la Junta mercantil de Fomento, procurándose que estos nombramientos se expidan á la brevedad posible, para que la Junta conservadora del expresado camino

se reuna pronto y comience luego á ejercer la sobrevigilancia que se le encomienda, dando cuenta semanariamente del estado que guarden las obras del referido camino, así como de cuanto noten y en su concepto sea digno de excitar providencias del Exmo. Sr. Presidente, quien, como V. E. sabe, tiene el mayor empeño en que no queden abandonados y sin el éxito deseado los útiles trabajos que se han emprendido.

De órden suprema lo comunico á V. E. para los efectos correspondientes, reiterándole las seguridades de mi consideracion.

Dios y libertad. México, Junio 21 de 1851.—*Piña y Cuevas.*

Decreto.—Setiembre 5 de 1865.

Se dispone el establecimiento de colonias militares á los lados del camino de fierro de Veracruz, y su reglamento.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Considerando que el establecimiento de las líneas de caminos de fierro trae forzosamente la creacion espontánea de nuevos centros de poblacion;

Considerando que en el estado actual del Imperio es importante que esos centros de poblacion no estén muy separados unos de otros;

Considerando que el comercio y la industria exigen una seguridad completa en las vías de comunicacion;

HEMOS venido en decretar y decretamos lo siguiente:

Art. 1º A los dos lados del camino de fierro de Veracruz á México se establecerán colonias civiles y militares, á distancia una de otra de cuatro ó cinco leguas, y en los puntos más convenientes que señale Nuestro Ministro de Fomento.

Art. 2º Cada colonia tendrá una extension de una legua cuadrada por lo menos, procurándose que su centro esté lo más aproximado que sea posible á las estaciones del camino de fierro.

Art. 3º El deslinde, mensura y division de las colonias lo ejecutará la Compañía colonial de ingenieros de la Guadalupe.

Art. 4º En el caso de que los terrenos que debe ocupar cada colonia no sean de propiedad nacional, sino pertenecientes á particulares, serán estos expropiados por causa de utilidad pública, en los términos que acuerde Nuestro Ministro de Fomento.

Art. 5º Se procederá á establecer desde luego las primeras colonias entre la Soledad y la ciudad de Puebla, y despues se continuarán las que deba haber desde esa ciudad á la de México.

Art. 6º Se establecerá una línea de pequeños fortines (Block-houses) en los puntos principales del camino, colocados de tal manera que puedan comunicarse unos con otros de dia y de noche por medio de señales. Estos fortines tendrán la suficiente capacidad para contener víveres y municiones.

Art. 7º Nuestros Ministros de Fomento, de Guerra y de Hacienda quedan encargados, en lo que les concierne, del cumplimiento del presente decreto.

Dado en Chapultepec, á 5 de Setiembre de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento. En su ausencia, el Subsecretario, *Manuel Orozco y Berra.*

***REGLAMENTO** que forma el Ministerio de Fomento para la ejecucion del decreto que antecede.*

Art. 1º Las colonias de que trata dicho decreto se establecerán en los lugares que designará próximamente este Ministerio, con vista de los datos que adquiera sobre los puntos en que han de establecerse las estaciones del camino de fierro, y circunstancias indispensables para el progreso de las mismas colonias.

Art. 2º Los ingenieros de la Guadalupe, dividiéndose en secciones, procederán, luego que se haga la designacion de lugares, á reconocer en cada punto el terreno conveniente para el establecimiento de la colonia, y hecha la eleccion deslindarán y medirán una legua cuadrada, ó sean 4338 acres, los cuales subdividirán en cien lotes de 40 acres, poniendo á cada uno el número de órden que le corresponda. Los 338 acres restantes se dividirán en lotes de 25 metros de frente por 50 de fondo, para

que los colonos construyan sus habitaciones, sujetándose á la alineacion de calles, las cuales tendrán la anchura suficiente para la libre y cómoda circulacion.

Art. 3º Luego que los ingenieros hayan elegido el terreno á propósito para la colonia, darán aviso á la autoridad política á cuya jurisdiccion pertenezca, á fin de que avise inmediatamente al dueño de él, que va á ocuparse por causa de utilidad pública, y que queda expedito para pedir la indemnizacion correspondiente al Ministerio de Fomento.

Art. 4º Los ingenieros, al ejecutar la mensura de que se habla en el art. 2º, valuarán el terreno segun su calidad y conforme á los precios que tenga en la comarca en que esté situado, y entregarán una copia del valúo al propietario, para que pida la indemnizacion correspondiente.

Art. 5º Si el propietario no se conformare con el precio que señalaren dichos ingenieros, nombrará un perito de su confianza que valúe el terreno, y en caso de que no estuviere conforme con aquellos, la primera autoridad política del lugar en que esté situado nombrará un tercero que decida la cuestion.

Art. 6º Lo dispuesto en el artículo anterior tendrá lugar en el caso de que no se convenga el interesado con el Ministerio de Fomento, acerca del precio y términos de la indemnizacion, la cual podrá darse en dinero efectivo en los plazos que designe dicho Ministerio, ó en los valores del mismo terreno que quedarán á reconocer por cinco años los colonos, segun el número de acres que á cada uno se diere, pagando entretanto un rédito de seis por ciento anual.

Art. 7º Para los efectos del artículo anterior, se señala á cada acre de terreno el precio de un peso, pudiendo los colonos satisfacerle desde luego, ó quedarlo á reconocer en los términos expresados.

Art. 8º Las cuestiones que se susciten sobre indemnizacion, no entorpecerán de ningun modo la ocupacion de los terrenos, la cual se hará inmediatamente que se reconozcan y que se avise al dueño de ellos.

Art. 9º Los ingenieros levantarán los planos de cada colonia, marcando en ellos los cien lotes que les corresponden para el cultivo, y los que se destinen á la poblacion; cuidando de dejar en cada una el ter-

reno necesario para calles, iglesias, escuela, paseo y demas edificios públicos. Esos planos se remitirán al Ministerio de Fomento, para que, con vista de ellos, se vayan haciendo las concesiones que se soliciten, y se expidan los títulos correspondientes.

Art. 10? A los soldados franceses y á los del regimiento Extranjero cuyo tiempo de servicio haya cumplido, y quieran permanecer en el Imperio, se les dará gratis en las colonias de que se trata, un lote de cultivo y otro para su habitacion, con tal que se sujeten al servicio que para la seguridad de las mismas colonias les señale el Ministerio de la Guerra.

Art. 11? La mitad de los lotes de cultivo y de construccion se destinará precisamente en cada colonia para los mexicanos y extranjeros que quieran establecerse en ellas.

Art. 12? El Ministerio de la Guerra pedirá á S. E. el Mariscal Bazaine, que ordene á los ingenieros de la Guadalupe la ejecucion de los trabajos que se les encomiendan en este reglamento, y acordará con él la indemnizacion que deba dárseles.

Art. 13? El mismo Ministerio reglamentará todo lo relativo al servicio militar que deban hacer los colonos, y á la construccion de los Block-houses.

México, Setiembre 7 de 1865.—El Ministro de Fomento.—En su ausencia, el Subsecretario, *Manuel Orozco y Berra.*

VERACRUZ.—Quince por ciento de ferrocarriles. Véase la circular de 11 de Enero de 1872 en la palabra QUINCE POR CIENTO.

VERACRUZ á MEDELLIN.

Decreto.—Setiembre 6 de 1860.

Concesiones hechas por el Gobierno de la Union á la Empresa del ferrocarril de Veracruz á Medellin, y obligaciones que esta contrae.

El Exmo. Sr. Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*El C. BENITO JUAREZ, Presidente interino constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á todos sus habitantes, sabed:*

«Que usando de las ámplias facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º El Gobierno de la Union cede el derecho que pueda tener sobre alguno ó algunos de los terrenos que la Empresa del ferrocarril de esta ciudad á Medellin necesite ahora ó en adelante, los cuales poseerá ella en propiedad perpetua, sin necesidad de retribucion alguna.

«Art. 2º Los materiales de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la construccion y uso del ferrocarril, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios, máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, estarán exentos en todo tiempo de toda clase de derechos á su introduccion y estraccion de este puerto. De contribuciones que pueda imponer la Federacion, estará libre dicho ferrocarril por el término de veinte años.

«Art. 3º Las cantidades de dinero que la Empresa del mismo necesite embarcar para la compra de materiales y útiles en el extranjero, estarán libres del derecho de exportacion, previa manifestacion de la Junta directiva al administrador de la aduana marítima de este puerto en cada caso.

«Art. 4º El Gobierno de la Union concede al propio camino, por vía de subvencion, la cantidad de diez mil pesos, que quedará entregada á la Junta directiva, por cuartas partes, en el presente año.

«Art. 5º El Gobierno de la Union disfrutará en la conduccion de los trenes de guerra, municiones y tropas que se haga por el ferrocarril de que se trata, la baja de una mitad de los precios que la expresada Junta directiva establezca para el público.

«Art. 6º Por parte de los funcionarios públicos que dependan del Gobierno de la Union, se prestará al ferrocarril expresado toda la proteccion y los auxilios que estén en su posibilidad, sin perjuicio de tercero.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de Veracruz, á 6 Setiembre de 1860.—*Benito Juarez.*— Al C. José de Empáran, Ministro de Fomento.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y fines consiguientes.

Dios y libertad. H. Veracruz, etc.—*Empáran.*

Decreto.—Julio 27 de 1865.

El Gobierno refaccionará como accionista la Empresa del ferrocarril de Veracruz á Medellin.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Atendiendo á la conveniencia de fomentar las empresas de utilidad pública, y á la necesidad que siente el país de comunicaciones rápidas y baratas;

En vista de la exposicion y proposiciones de la Junta directiva del ferrocarril de Veracruz á Medellin,

DECRETAMOS:

Art. 1º Nuestro Gobierno refacciona, en calidad de accionista, la Empresa del camino de fierro de Veracruz á Medellin, con la suma de cincuenta mil pesos en efectivo, representando por este motivo en dicha Empresa el valor á que da lugar esta exhibicion, comparado con el que tiene el ferrocarril mencionado y todos sus accesorios.

Art. 2º La Junta directiva del ferrocarril, en presencia del avalúo del camino, obras anexas, útiles y accesorios, que se practicará por dos peritos nombrados respectivamente por el Gobierno y la misma Junta,

y un tercero de comun acuerdo en caso de discordia, aumentará debidamente las acciones que representan el capital social, hasta cubrir al Gobierno los cincuenta mil pesos de la refaccion.

Art. 3º La exhibicion de los cincuenta mil pesos con que Nuestro Gobierno refacciona á la Empresa, tendrá lugar por mensualidades de á diez mil pesos, que comenzarán á contarse desde el dia 15 del próximo mes de Agosto en adelante, y que satisfará la administracion de rentas de Veracruz en virtud de las órdenes que al efecto expedirá Nuestra Secretaría de Hacienda, para que la aduana marítima de aquel puerto facilite los fondos necesarios á la expresada administracion.

Art. 4º Los cincuenta mil pesos que se conceden á título de refaccion, serán invertidos única y exclusivamente en la mejora material de la vía, á fin de dar impulso á su explotacion; pero de ninguna manera y bajo sentido alguno se dedicarán, ni en la más pequeña parte, al pago de deudas, exceptuándose solo la que el ferrocarril de Medellin haya contraido con el de Orizaba.

Art. 5º Además de adquirir el Gobierno todos los derechos que los Estatutos de la Compañía reconstituida del ferrocarril de Veracruz á Medellin conceden á los accionistas, gozará, respecto del capital que representen las acciones que adquiere por los cincuenta mil pesos, las preferencias y privilegios que las leyes otorgan al último refaccionario.

Art. 6º El Prefecto político de Veracruz, como agente de Nuestro Gobierno, representará en la Junta de accionistas al ferrocarril de Medellin, los derechos y acciones que por esta refaccion corespondan.

Art. 7º El Gobierno, al acceder á la refaccion, no queda sometido á las cláusulas de los Estatutos de la Compañía reconstituida del ferrocarril de Veracruz á Medellin, aprobados por su Junta directiva el 15 de Febrero de 1864, sino en la parte á que hace referencia el art. 5º de este decreto, considerándose en consecuencia libre de toda reclamacion ó compromiso que tenga relacion con la Empresa.

Art. 8º El Gobierno tendrá derecho de hacer el trasporte por el ferrocarril, de sus tropas, efectos y materiales de guerra, por la tercera parte del precio de tarifa, y el de trabajadores, materiales ó cualquiera efecto

que interese al servicio público, por la mitad del precio señalado en la misma tarifa. El trasporte de las cartas y pliegos del correo se hará gratuito, así como el de los empleados de este servicio.

Art. 9º La Junta general de accionistas, ó la directiva competentemente autorizada por esta, manifestará desde luego clara y terminantemente la admision de todas las expresadas condiciones para que tenga efecto este decreto.

Dado en el Palacio de México, á 27 de Julio de 1865.—*Maximiliano.* —Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento.—En su ausencia, el Subsecretario, *Manuel Orozco y Berra.*

VERACRUZ á PUEBLA.

Decreto.—Agosto 12 de 1865.

Se ordena la construccion de un ferrocarril por tiro de mulas que una el de Veracruz con la ciudad de Puebla.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Considerando que es importante desarrollar por todos los medios posibles las vías de circulacion en Nuestro Imperio;

Considerando que es indispensable para el comercio, y sobre todo para limpiar los caminos de los salteadores, que los primeros caminos que se pongan en ejecucion partan de la capital;

Considerando que mientras que el camino de fierro de Veracruz á México no quede terminado, el subido precio del trasporte del fierro y madera necesarios, será un obstáculo al pronto desarrollo de estos medios de comunicacion;

Con el objeto de hacer bajar el precio de estos trasportes,

Hemos tenido á bien decretar:

Art. 1º Se establecerá un camino de fierro para tiro de mulas, que enlazará provisionalmente el camino de fierro de Veracruz que se construye actualmente, á la ciudad de Puebla.

Art. 2º Este camino se pondrá en circulacion el 1º del próximo Mayo.

Art. 3º La ejecucion de este camino se encomendará á la Direccion del cuerpo de ingenieros militares, que la rematará en subasta pública al precio de su avalúo, y que la ejecutará en el tiempo designado, en el caso de que ninguna Compañía ofrezca garantías suficientes.

Art. 4º Queda abierto desde ahora un crédito de cuatrocientos mil pesos al servicio de ingenieros militares, para comenzar la ejecucion de este trabajo, ya sea rematándolo, ó ya sea haciéndolo él mismo.

Nuestros Ministros de la Guerra y de Fomento quedan encargados de la ejecucion de este decreto.

Dado en Chapultepec, á 12 de Agosto de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento.—En su ausensia, el Subsecretario, *Manuel Orozco y Berra.*

Decreto.—Diciembre 24 de 1865.

Se concede á D. Ramon Zangróniz privilegio exclusivo para la construccion y explotacion, durante setenta y cinco años, de un ferrocarril entre Veracruz y Puebla, pasando por Jalapa y Perote.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Visto el decreto de fecha 2 de Octubre de 1865;

Vista la solicitud del Sr. D. Ramon Zangróniz para obtener la autorizacion de construir un camino de rieles, y de establecer un servicio de trasporte entre Veracruz y Puebla,

DECRETAMOS:

Art. 1º Se concede al Sr. D. Ramon Zangróniz privilegio exclusivo para la construccion y explotacion, durante setenta y cinco años, de un ferrocarril entre Veracruz y Puebla, pasando por Jalapa y Perote.

Art. 2º La línea entre Veracruz y Perote se establecerá para traccion de animales, y la de Perote á Puebla *por locomotivas de vapor.*

Art. 3º El Gobierno concede una subvencion de seis mil quinientos pesos por kilómetro, que se pagará conforme se vayan poniendo en explotacion tramos de cinco kilómetros.

Art. 4º El ferrocarril de Veracruz hasta Jalapa deberá estar construido y en explotacion el dia 1º de Enero de 1867, hasta Perote el dia 1º de Abril del mismo año, y hasta Puebla el 1º de Enero de 1868.

Art. 5º El concesionario queda sujeto además á todas y cada una de las estipulaciones contenidas en el pliego de condiciones anexo á este decreto.

Nuestros Ministros de Fomento y de Hacienda quedan encargados de la ejecucion de este decreto.

Dado en México, á 24 de Diciembre de 1865.—*Maximiliano.*—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Luis Robles Pezuela.*

PLIEGO DE CONDICIONES A QUE SE REFIERE EL DECRETO ANTERIOR.

TÍTULO I.

Trazo y construccion.

Art. 1º Se autoriza á D. Ramon Zangróniz para construir por su cuenta y riesgo, segun el trazo que se fije por los ingenieros del Gobierno, un ferrocarril que, partiendo de Veracruz, termine en Puebla y pase por Jalapa y Perote, y á establecer en él un servicio de carruajes destinados al trasporte de carga y pasajeros.

El servicio de este camino se hará por medio de animales, desde Veracruz hasta Perote, y por locomotivas de vapor desde Perote hasta Puebla.

Los ingenieros del Gobierno determinarán los puntos de partida y llegada en las antedichas localidades, á propuesta del concesionario.

Art. 2º El camino de fierro se dividirá en tres secciones distintas. La primera, de Veracruz á Jalapa, deberá estar terminada y puesta en explotacion el 1º de Enero de 1867.

La segunda seccion, de Jalapa á Perote, se terminará y pondrá en explotacion el 1º de Abril de 1867.

La tercera seccion, de Perote á Puebla, deberá estar terminada y se pondrá en explotacion el 1º de Enero de 1868, de manera que todo el

camino, desde Veracruz hasta Puebla, se ponga en explotacion el 1º de Enero de 1868.

Art. 3º Para facilitar la construccion de dicho camino, el Estado se compromete á pagar al concesionario, á título de adelanto reembolsable, la suma de $6,500 por cada kilómetro que construya.

Para pago de este adelanto, el concesionario recibirá una suma de $32,500, cada vez que los ingenieros del Gobierno comprueben que se ha puesto en estado de explotacion un nuevo tramo de cinco kilómetros.

Dichos adelantos serán reembolsados por medio de un descuento de 10 por 100 sobre el total de los productos brutos de la explotacion, hasta la completa amortizacion del capital adelantado y sus intereses al 6 por 100 anual. La liquidacion de estos descuentos se hará cada trimestre por el agente del Gobierno encargado de la inspeccion, y la entrega del dinero se hará en la Caja Central del Tesoro en México, en un plazo de diez dias.

Despues del reembolso de las sumas adelantadas por el Gobierno, se rebajará un 10 por 100 en beneficio del público.

Art. 4º La vía podrá establecerse sobre el camino carretero, y sus obras de arte, tomando una zona de 5 metros de ancho en uno de sus lados. El resto de la calzada quedará expedito para la circulacion ordinaria, sin que esta pueda ser interrumpida ni embarazada por las obras del concesionario. El ancho del camino carretero no deberá ser menor de 5 metros.

Art. 5º El camino de hierro será de una sola vía y tendrá las dobles vías necesarias. El número, la extension y la colocacion de estas últimas, se determinarán por los ingenieros del Gobierno, oido el concesionario.

Art. 6º El ancho de la vía férrea, entre los bordes interiores de los rieles, será de 1,45.

La distancia entre las dos vías, en los lugares en que se establezcan, será á lo menos de 1,80, medida entre los bordes exteriores de los rieles de cada vía.

La anchura de los acotamientos, ó en otros términos, la anchura entre los bordes exteriores de los rieles extremos y la arista exterior del camino, deberá ser á lo menos de 1,50 en las partes del terraplen, y de 1 en las cortaduras y rocas, entre los parapetos de los puentes y en los subterráneos.

Art. 7º El peso de los rieles será de 28 kilógramos por metro lineal.

El radio mínimum de las curvas, para la explotacion por medio de animales, será de 25 metros.

El radio mínimum de las curvas, para la explotacion con locomotivas, será de 90 metros.

La pendiente máximum de la vía férrea, para la explotacion por medio de animales, será de 8 por 100.

La pendiente máximum de la vía ferrea, para la explotacion con locomotivas, será de 6 por 100.

Art. 8º La vía férrea quedará separada del camino carretero por un foso, necesario para el desecamiento de la vía y para dejar correr las aguas. La dimension de este foso será determinada por los ingenieros del Gobierno, segun las circunstancias locales, á propuesta del concesionario, pero dejando siempre cuando menos 5 metros del camino carretero libre para la circulacion ordinaria.

Art. 9º El fierro, la madera y otros elementos constitutivos de la vía, deberán ser de buena calidad y apropiados al uso á que se destinan. El concesionario se conformará con todas las reglas del arte, á fin de obtener una construccion perfectamente sólida.

Art. 10. Los puentes, los subterráneos y en general todas las obras de arte, no podrán ejecutarse sino conforme á planos previamente aprobados por los agentes del Gobierno.

Art. 11. El concesionario ejecutará las obras por medios y con agentes de su eleccion, pero quedando sometido á la inspeccion y la vigilancia de los ingenieros del Gobierno.

Esta inspeccion y esta vigilancia tendrán por objeto impedirle apartarse de las disposiciones prescritas en el presente pliego de condiciones, y las que resulten de los proyectos aprobados.

Art. 12. La vía férrea podrá cruzar toda vía de comunicacion pública ó particular.

Art. 13. El número de estaciones y el lugar que deban ocupar, serán determinados por los agentes del Gobierno.

Art. 14. El concesionario estará obligado á restablecer y asegurar por su cuenta los desagües que se hayan detenido, suspendido ó modificado por sus obras. Igualmente repondrá en su estado primitivo los caminos públicos ó particulares que le obliguen sus obras á modificar.

Art. 15. Las indemnizaciones por perjuicios causados por los trabajos ó por la explotacion de la vía férrea, serán por cuenta del concesionario.

Art. 16. Todos los terrenos necesarios para el establecimiento de la vía férrea y sus dependencias, serán comprados y pagados por el concesionario.

Siendo la empresa de utilidad pública, el concesionario queda investido, para la ejecucion de las obras dependientes de su concesion, de todos los derechos que confieren las leyes al Gobierno para la adquisicion de los terrenos por via de expropiacion, y al mismo tiempo queda sometido á todas las disposiciones que se derivan de estas leyes.

Sin embargo, el Estado cede al concesionario el goce gratuito de los terrenos de su propiedad necesarios para la vía, durante el tiempo de la concesion; no obstante, este derecho no se extenderá á las construcciones actualmente existentes, ni á los terrenos situados en las poblaciones.

Art. 17. A medida que los trabajos se vayan terminando en algunos tramos de la vía, de manera que estos tramos puedan ser puestos útilmente en explotacion, se procederá á su recepcion por uno ó varios comisionados que el Gobierno designe.

El acta del ó de los comisionados no será válida sino despues de homologacion por el Gobierno. Despues de esta homologacion, el concesionario podrá poner en explotacion los dichos tramos de vía y percibir los precios de trasportes determinados en el presente pliego.

Sin embargo, estas recepciones parciales no se considerarán como definitivas, sino hasta la recepcion general de la vía concedida.

Cuando todas las obras comprendidas en la concesion estén concluidas, la recepcion general y definitiva tendrá lugar en la misma forma que las recepciones parciales.

Art. 18. En el plazo de dos meses, despues de puesta en explotacion cada seccion de la vía férrea, el concesionario estará obligado á remitir al Gobierno un estado descriptivo que comprenderá: 1º, la descripcion de todos los terrenos que sirvan de asiento á la vía y sus dependencias: 2º, la de las obras de arte, comprendiendo los puentes, alcantarillas, acueductos, casas de guardas, estaciones, almacenes y todas las demas obras construidas segun los planos aprobados por los ingenieros del Gobierno.

TÍTULO II.

Conservacion y explotacion.

Art. 19. El concesionario mantendrá siempre en buen estado la vía férrea y todas sus dependencias. En caso de negligencia se proveerá á ello de oficio por su cuenta.

Art. 20. Los carruajes destinados al trasporte de personas, serán del mejor modelo, con asientos adentro y con vidrieras en las ventanillas y puertas.

Habrá asientos de dos clases. El concesionario se conformará, para las disposiciones de los asientos de cada clase, á lo que determinen los agentes del Gobierno.

Art. 21. La velocidad mínimum de los trenes de viajeros, por traccion de animales, deberá ser de 15 kilómetros por hora, y de 25 kilómetros por traccion de vapor.

Los trenes de mercancías por traccion de animales harán á lo menos 8 kilómetros por hora, y con máquinas locomotivas 16 kilómetros.

Art. 22. El concesionario estará obligado á establecer, por su cuenta, donde haya necesidad, guardas en número suficiente para asegurar el paso de los trenes sobre la vía, y el de la circulacion ordinaria en los puntos en que la vía férrea sea atravesada á nivel por algun camino.

Art. 23. El concesionario tiene obligacion de someter á la aprobacion

de los ingenieros ó agentes del Gobierno, todos los reglamentos relativos al servicio y á la explotacion de la vía férrea.

TÍTULO III.

Duracion de la concesion, etc.

Art. 24. La duracion de la concesion será de 75 años, que comenzarán á contarse desde el 1º de Enero de 1868.

Art. 25. En la época fijada como término de la concesion, y por el solo hecho de haber terminado, el Gobierno subrogará al concesionario en todos sus derechos sobre la vía férrea y sus dependencias, y entrará inmediatamente en posesion de todos sus productos.

El concesionario queda obligado á entregarle en buen estado de conservacion la vía férrea y todos los inmuebles que dependan de ella, cualquiera que sea su naturaleza, tales como los edificios de las estaciones, talleres y depósitos, las casas de guardas, etc.

Lo mismo se efectuará con todos los objetos mobiliarios que dependan igualmente de dicha vía, tales como las barreras y vallas, las vías, cambios de vías, plataformas giratorias, depósitos de agua, gruas hidráulicas, máquinas fijas, etc.

En los cinco últimos años que precedan al término de la concesion, el Gobierno tendrá el derecho de apropiarse los productos de la vía férrea, si el concesionario no toma sus medidas para cumplir plena y enteramente esta obligacion.

En lo que concierne á los objetos muebles, tales como el material de explotacion, los animales, los combustibles y provisiones de todo género, los muebles de las estaciones, los útiles de los talleres, el Estado tendrá que pagarlos segun el avalúo que se haga de ellos, á juicio de peritos, si el concesionario lo exige; y recíprocamente si el Estado lo requiere, el concesionario tendrá que cedérselos de la misma manera.

Art. 26. Si el concesionario no terminase las obras en el plazo fijado en el art. 2º, y si no cumpliese las diversas prescripciones que le son impuestas en el presente pliego de condiciones, caducará la concesion;

y en este caso, el Gobierno, segun lo juzgue conveniente, podrá ordenar la destruccion pura y simple de los trabajos por cuenta del concesionario, ó su adjudicacion á otra persona.

Esta adjudicacion se hará conforme á las cláusulas del presente pliego de condiciones, rematándose las obras ya construidas, los materiales aprovisionados y las porciones de camino ya puestas en explotacion.

El concesionario cesante recibirá, en este último caso, el valor que se obtenga en el remate.

Si la adjudicacion abierta no conduce á ningun resultado, se tentará una segunda sobre las mismas bases; si pasan tres meses sin que esta segunda tentativa tenga resultado, el concesionario perderá definitivamente todos sus derechos, y las obras ejecutadas, los materiales reunidos y la parte de la vía abierta á la explotacion, pasarán á ser propiedad del Estado.

Art. 27. En caso de interrupcion parcial ó total de la explotacion de la vía férrea, la administracion tomará inmediatamente, á expensas del concesionario, las medidas necesarias para asegurar provisionalmente el servicio.

Si á los tres meses de la organizacion del servicio provisional, el concesionario no ha probado que tiene los medios suficientes para continuar por su cuenta la explotacion, la caducidad podrá ser declarada.

Una vez declarada la caducidad, la vía férrea y todas sus dependencias se pondrán en pública subasta, y se procederá como se ha dicho en el artículo anterior.

Art. 28. Las disposiciones de los dos artículos anteriores no serán aplicables, y la caducidad no tendrá lugar, en el caso de que el concesionario no haya podido cumplir sus obligaciones por causa de fuerza mayor, debidamente comprobada.

TÍTULO IV.

Condiciones relativas al trasporte de viajeros y de mercancías.

Art. 29. Para indemnizar al concesionario de sus gastos y de las condiciones que se le imponen en el presente pliego, las cuales tiene obligacion

expresa de llenar exactamente, el Gobierno le concede la autorizacion de percibir, durante todo el tiempo de la concesion, los precios de trasporte que en seguida se fijan.

VIAJEROS.

1ª clase, de Veracruz á Puebla.............	$ 0,06¼	por kilómetro.	
2ª clase, de idem á idem................	,, 0,04	,,	,,
1ª clase, de Puebla á Veracruz..........	,, 0,04¼	,,	,,
2ª clase, de idem á idem................	,, 0,03	,,	,,

MERCANCÍAS.

Una tonelada de Veracruz á Puebla.....	$ 0,15	por kilómetro.	
Una idem de Puebla á Veracruz..	,, 0,07½	,,	,,

Los niños de menos de tres años de edad no pagarán nada, con tal que sean llevados en brazos; los de tres á siete años pagarán la mitad de la tarifa.

Art. 30. Todo viajero cuyo equipaje no pase de 30 kilógramos, no pagará nada por su conduccion.

Art. 31. En el caso de que el concesionario juzgare conveniente reducir el todo ó una parte de la tarifa arriba fijada, las cuotas así reducidas no podrán ser cambiadas sino despues de un plazo de tres meses. Estas modificaciones deberán ser aprobadas por el Gobierno.

Art. 32. Todo tratado particular, cuyo efecto fuera reducir la tarifa tansolo en favor de algunos remitentes, queda formalmente prohibido.

Sin embargo, esta disposicion no será aplicable á los convenios que pudiesen formarse entre el Gobierno y el concesionario en interes del servicio público, ni á las reducciones que fuesen concedidas por el concesionario á los indigentes.

Art. 33. El Gobierno tendrá derecho de revisar la tarifa de precios de trasporte cuando los productos netos de la explotacion excedan del 15 por 100 del capital empleado; sin embargo, esta revision no podrá verificarse sino cada cinco años.

Art. 34. El concesionario contrae la obligacion de hacer con cuidado, exactitud, celeridad y sin favor particular, el trasporte de viajeros y mercancías, y para ello poner y conservar en servicio en toda época, el número de vehículos y animales que exijan las necesidades del tráfico.

El concesionario deberá poner á disposicion del público, en el servicio de toda la línea, 25 coches de pasajeros y 200 carros de equipajes y mercancías.

Art. 35. Los bultos y objetos de cualesquiera clase se inscribirán, en la estacion de donde partan y en la de llegada, en registros especiales, al momento de ser recibidos ó remitidos; sobre el registro de la estacion de partida se anotará el precio total que se deba por el trasporte.

Toda expedicion de mercancías se comprobará con un recibo que el concesionario estará obligado á dar al remitente.

Este recibo manifestará la naturaleza y peso de los bultos, el precio total del trasporte y el tiempo en que este deba efectuarse.

Art. 36. El concesionario, por sí ó por otro encargado que obre bajo su responsabilidad, tendrá obligacion de conducir al domicilio de los consignatarios las mercancías que le sean confiadas, dentro de un perímetro y en el tiempo que el Gobierno determine.

Las tarifas que por esta conduccion á domicilio hayan de establecerse, serán fijadas por el Gobierno á propuesta del concesionario, y se aplicarán á todos sin distincion.

Los remitentes y consignatarios quedan libres de hacer por sí y á sus expensas, la conduccion de las mercancías de la estacion de llegada á su domicilio.

Art. 37. Los carruajes y otros medios de trasporte que el concesionario emplee en la conduccion de rieles, máquinas y materiales destinados á las obras de la línea, no estarán sujetos á ningun impuesto ni peaje durante el tiempo de la construccion, siempre que no trasporten más que efectos destinados á dicha construccion.

TÍTULO V.

Estipulaciones relativas á diversos servicios públicos.

Art. 38. El trasporte del correo se hará gratuitamente por el concesionario.

Los ingenieros del Estado ó agentes encargados de la inspeccion y vigilancia de la vía férrea y los empleados del telégrafo que viajen para el servicio de la línea eléctrica, serán trasportados gratuitamente.

Los empleados del Gobierno en comision, los militares ó marinos que viajen en cuerpo ó aisladamente por causa del servicio, despachados con licencia ó de vuelta á sus hogares, cuando hayan cumplido su tiempo, solo pagarán, tanto ellos como sus equipajes, la mitad de la cuota fijada en la tarifa del presente pliego de condiciones.

Si el Gobierno tuviere necesidad de enviar tropas y material de guerra á alguno de los puntos de la vía férrea, el concesionario estará obligado á poner inmediatamente á su disposicion, por la mitad de las cuotas de la tarifa, todos sus medios de trasporte.

Los individuos provistos de un certificado de inmigrantes, gozarán ellos y sus equipajes de una rebaja del tercio de la cuota de la tarifa.

Art. 39. El Gobierno se reserva la facultad de hacer á lo largo de la vía todas las construcciones y poner todos los aparatos necesarios para el establecimiento de una línea telegráfica.

A pedimento del Gobierno, se reservará en las estaciones de las ciudades y en los lugares que se designen ulteriormente, el terreno necesario para el establecimiento de las casas destinadas á recibir las oficinas telegráficas y su material.

TÍTULO VI.

Cláusulas diversas.

Art. 40. En el caso en que el Gobierno autorizase ú ordenase la construccion de caminos ó ferrocarriles que atraviesen la línea, objeto de la presente concesion, el concesionario no podrá oponerse á estos trabajos,

con tal que se tomen todas las medidas necesarias para que no resulte ningun obstáculo para la construccion y el servicio de la vía férrea, ni pérdida para el concesionario.

Art. 41. El Gobierno se reserva expresamente el derecho de autorizar, en la misma direccion, cualquiera otra empresa de trasportes, usando de la vía ordinaria, y además, el de hacer nuevas concesiones de ramales que se empalmen sobre la que hace el objeto del presente pliego de condiciones, ó se establezcan en la prolongacion de la misma línea.

Los concesionarios de estas nuevas líneas podrán hacer circular sus vehículos sobre la línea del concesionario actual, y recíprocamente, mediante el derecho de peaje que fije el Gobierno y los arreglos que hagan entre sí, y bajo la reserva de sujetarse á los reglamentos de policía vigentes. En caso de que los concesionarios no pudiesen arreglarse sobre el uso de esta facultad, el Gobierno decidirá las dificultades que entre ellos se suscitasen.

Art. 42. El concesionario no podrá reclamar ninguna indemnizacion por perjuicios que el tráfico ordinario pueda causar á la vía férrea, ni con motivo del estado de la calzada y de la influencia que pudiera ejercer sobre el estado y conservacion de su vía, ni por la apertura de nuevas vías de comunicacion, ni tampoco por los trastornos é interrupciones en el servicio que pudieran resultar de trabajos ejecutados en la vía pública, ya sea por el Gobierno, ya sea por las compañías ó particulares autorizados regularmente; ni, en fin, por cualquier motivo que resultara del libre uso de la vía pública.

Art. 43. El concesionario quedará sometido á la contribucion predial, tanto por la superficie del terreno ocupado por la vía concedida y sus dependencias, como por los edificios y almacenes que dependan de la explotacion, y en general á todas las contribuciones existentes ó que puedan ser establecidas por la ley.

Art. 44. Se nombrará uno ó más inspectores ó comisarios encargados especialmente de vigilar las operaciones del concesionario, en todo aquello que esté fuera de las atribuciones de los ingenieros del Estado.

Art. 45. Los gastos de visita, vigilancia y recepcion de las obras, serán reportados por el concesionario.

Art. 46. El concesionario queda sometido á las prescripciones de la ley sobre ferrocarriles, de 2 de Octubre, que no sean contrarias á este pliego de condiciones; á los reglamentos generales de policía y de vías de comunicacion, decretados y por decretar, y particularmente á los que se dictaren para arreglar la disposicion, distribucion, circulacion y colocacion de los wagones del nuevo servicio.

Art. 47. Como garantía de ejecucion de las obras del camino de hierro, conforme á las condiciones estipuladas en el presente pliego, el concesionario dará una fianza de $ 20,000 á satisfaccion del Gobierno, la cual no le será devuelta sino despues de haberse terminado los trabajos.

En caso de que la concesion caducare antes de la recepcion definitiva de las obras, la fianza se hará efectiva y su producto pertenecerá al Estado.

Art. 48. El concesionario tendrá obligacion de entregar cada seis meses, en el Ministerio de Fomento, el estado de su situacion.

Art. 49. Las diferencias que se suscitaren entre el Gobierno y el concesionario sobre la interpretacion ó cumplimiento de las cláusulas del presente pliego de condiciones, serán sometidas al fallo de la seccion de lo contencioso-administrativo del Consejo de Estado.

Art. 50. La Compañía que forme el concesionario quedará sujeta á todas las condiciones antes enumeradas.

Decreto.—Mayo 25 de 1868.

Se autoriza á D. Ramon Zangróniz para seguir construyendo y para explotar por su cuenta y riesgo un ferrocarril entre Veracruz y Puebla, pasando por Perote y Jalapa.

El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º Se autoriza á D. Ramon Zangróniz para seguir construyendo y para explotar por su cuenta y riesgo, durante sesenta y cinco años, que comenzarán á contarse desde el 1º de Enero de 1871, un ferrocarril entre Veracruz y Puebla, pasando por Perote y Jalapa.

«Art. 2º La línea entre Veracruz y Perote se establecerá para traccion animal, y la de Perote á Puebla para locomotivas de vapor.

«El menor peso de los rieles en todo el camino, será el de 28 kilógramos por metro.

«El radio mínimo de las curvas será: en la parte explotable por traccion animal de 25 metros, y de 90 metros en la parte para locomotivas de vapor.

«La pendiente mayor de la vía férrea será de 8 por 100 para la explotacion por traccion animal, y para la explotacion con las locomotivas de vapor de 4 por 100.

«Art 3º El ferrocarril se divide en tres secciones: la primera de Veracruz á Jalapa, la segunda de Jalapa á Perote y la tercera de Perote á Puebla. El tramo de Veracruz hasta Paso de Ovejas deberá estar concluido y en explotacion para el 30 de Julio del presente año; hasta Jalapa el 30 de Junio de 1869; hasta Perote el 31 de Diciembre del mismo, y hasta Puebla el 31 de Diciembre de 1870.

«Ningun tramo podrá ponerse en explotacion sin previo permiso del Ejecutivo, cuyo permiso se concederá en vista del informe de uno ó más ingenieros nombrados para reconocer la vía y declarar si se ha construido con entera sujecion á las prescripciones de esta ley y de su reglamento, que será expedido por el Ministerio del ramo.

«Art. 4º Para facilitar la construccion del ferrocarril de que trata esta ley, se concede á D. Ramon Zangróniz una subvencion que se pagará en la Tesorería general, á medida que se vayan poniendo en explotacion tramos de cinco kilómetros.

«La subvencion será de cinco mil pesos por kilómetro, y se liquidará con sujecion á los informes rendidos por los ingenieros que inspeccionen los tramos, tomándose, sin embargo, por máximum de las distancias las siguientes;

De Boca de Potrero á Paso de Ovejas...........	23	kilómetros.
De paso de Ovejas á Jalapa..........................	70	,,
De Jalapa á Perote...........................	50	,,
De Perote á Puebla.......................................	120	,,
Total....................	263	kilómetros.

«Art. 5º La subvencion acordada en el artículo anterior es reembolsable á la nacion, y causará un interes de un 6 por 100 al año. La subvencion y sus intereses se amortizarán con el 10 ó 15 por 100 de los productos brutos de la vía, cuyo descuento comenzará á hacerse por lo relativo á cada seccion, á los noventa dias de pagada la subvencion respectiva.

«El descuento será de 15 por 100 despues de los primeros cinco años de terminado el camino.

«El interes que cause la subvencion de la vía entre Veracruz y Jalapa, y el 10 por 100 de amortizacion correspondiente á las secciones que sucesivamente vayan poniéndose en explotacion, hasta terminar la obra, se admitirán por el concesionario, en parte del pago de la subvencion que deberá percibir por los tramos de Jalapa á Perote y Puebla.

«El Ejecutivo nombrará un empleado que á expensas del concesionario intervenga en la formacion de las cuentas de la Empresa, para asegurar los derechos de la nacion.

«Art. 6º La vía podrá establecerse sobre el camino carretero y sus obras de arte, dejando expedita para el tráfico ordinario una zona de diez metros de ancho por lo menos, en las partes que el camino tenga actualmente esa anchura. Cuando esta sea de menos de diez metros ó no pueda dejarse libre la zona designada, el ferrocarril deberá quedar al nivel de la carretera en la parte que ha de explotarse por traccion animal, para facilitar el libre tránsito de los carruajes ordinarios sobre el ferrocarril mismo.

«Los puentes de la carretera no podrán usarse en la parte que se explote por locomotivas, sin previo permiso del Ejecutivo, quien lo concederá en vista de informes de peritos.

«En los tramos explotados por locomotivas, el ferrocarril deberá quedar enteramente separado de la carretera por cerca ó foso, en los términos que designe el reglamento.

«El concesionario queda obligado á reponer en su estado primitivo los caminos nacionales ó particulares que con sus trabajos haya tenido que modificar.

«Art. 7º Se ceden al concesionario los terrenos de propiedad federal que sean necesarios para la construccion de la vía y sus dependencias.

«Los terrenos de propiedad particular necesarios para la construccion del ferrocarril, los adquirirá la Empresa mediante solicitud que hará al Ejecutivo, quien podrá decretar expropiacion por causa de utilidad pública conforme á las leyes.

«Art. 8º El concesionario está obligado á conservar la vía en buen estado durante el período de la concesion, y particularmente en los cinco últimos años; si no lo hiciere, el Ejecutivo podrá obligarlo á las reposiciones necesarias, que podrán hacerse de oficio, en caso de omision de la Empresa despues del requerimento respectivo, á su costa, y pagando además una multa, que será en cada caso igual al monto de la reparacion.

«Trascurrido el período de la concesion, y por el solo hecho de haber esta terminado, el Ejecutivo subrogará al concesionario en todos sus derechos sobre la vía férrea y sus inmuebles, y entrará inmediatamente en posesion de todos sus productos.

«El material rodante y de explotacion se clasificará y valorizará por peritos nombrados respectivamente por el Ejecutivo y por la Empresa, debiendo esta entregar y el Ejecutivo tomar todo lo que segun el juicio de dichos peritos fuere necesario para la explotacion del camino, á precio de valúo, garantizando el Ejecutivo á la Empresa su importe sin causa de réditos con el total del producto de la vía, deducidos los gastos de administracion y conservacion.

«El concesionario queda obligado á entregar al fin de la concesion el camino y sus inmuebles en buen estado; y en el caso de que dentro de los últimos cinco años de su duracion descuidare las reparaciones ne-

cesarias al buen servicio de la vía, el Ejecutivo tendrá el derecho de apropiarse todos los productos, haciendo tambien efectiva en tal caso la fianza de que se hablará en el art. 14 de esta ley, y cuyo importe corresponderá en tal caso al Erario.

«Art. 9º Esta concesion caduca:

«I. Por hipotecarla, cederla ó enajenarla en todo ó en parte á un Gobierno estranjero.

«II. Por hipotecarla, cederla ó enajenarla á cualquier individuo ó corporacion, sin previo consentimiento del Gobierno federal.

«III. Por la suspension absoluta de los trabajos durante dos meses en toda la línea, sin causa justificada ante el Gobierno federal.

«IV. Por no llenar el concesionario las prescripciones que le impone esta ley, ó si no termina las obras en los plazos fijados en el art. 3º

«En caso de caducidad, se rematará al mejor postor la conclusion de la obra, con las partes ejecutadas, entregándose al concesionario cesante la parte que le corresponda del precio obtenido en el remate.

«Art. 10. Las obligaciones que contrae el concesionario se suspenderán si sobreviniere fuerza mayor, debiendo justificarse esta ante el Ejecutivo, dentro del término de dos meses de haber comenzado el impedimento; y por el solo hecho de la no justificacion, no podrá ya alegarse en ningun tiempo la existencia del caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá justificarse ante el Ejecutivo por la Empresa, que los trabajos de la vía continuaron dentro del primer mes de haber cesado el impedimento que motivó la suspension.

«Art. 11. Se concede al empresario la autorizacion de percibir los precios de trasporte que en seguida se determinarán, los que estarán en vigor siempre que sean menores ó iguales á los que la ley fije para el ferrocarril entre México y Veracruz por Orizaba.

TARIFA DE PASAJEROS.

1ª clase, de Veracruz á Jalapa	$	6 50
,, ,, ,, ,, á Perote	,,	8 00
,, ,, ,, ,, á Puebla	,,	13 50

2ª clase, de Veracruz á Jalapa	....	,,	4 00
,, ,, ,, ,, á Perote	....	,,	5 00
,, ,, ,, ,, á Puebla	....	,,	8 00

TARIFA DE MERCANCÍAS.

De Veracruz á Jalapa	....	$ 3 60,	por carga de 16 arrobas.
,, ,, á Perote	....	,, 5 00,	,, ,, ,, ,, ,,
,, ,, á Puebla	....	,, 7 00,	,, ,, ,, ,, ,,

«Las mercancías que se hayan de trasportar se dividirán cada dos años en dos clases, por una comision de cinco miembros, siendo dos de ellos nombrados por el Ministerio del ramo, otros dos por la Empresa y el quinto por los cuatro nombrados.

«La tarifa anterior expresa el mayor flete para las mercancías de primera clase, y para las segundas se hará á dicha tarifa un rebajo que no será menor de 10 por 100.

«Los niños de menos de tres años no pagarán nada, con tal que sean llevados en los brazos; los de tres á diez años pagarán la mitad de los precios de tarifa.

«En los tramos parciales será proporcional al número de kilómetros el cobro por pasajeros y mercancías.

«Los efectos nacionales gozarán de un 20 por 100 de rebaja en las tarifas de los fletes de subida establecidos, ó sean de Veracruz á Puebla. Los rieles que para la construccion de ferrocarriles se introdujeren con autorizacion del Gobierno federal, pagarán solamente el 70 por 100 de flete de la última clase. Se cuidará de impedir por medio del reglamento el abuso ó fraude á que esta cláusula pueda dar lugar.

«Los fletes de bajada serán la mitad de los establecidos en la tarifa de mercancías.

«Art. 12. El trasporte de la correspondencia se hará gratuitamente por la Empresa.

«Art. 13. El concesionario queda sujeto á las leyes de ferrocarriles vigentes, ó que se dictaren en lo sucesivo, y á los reglamentos generales de policía y de vías de comunicacion decretadas ó por decretar.

«Art. 14. Como garantía de la ejecucion de las obras del camino de fierro, conforme á las condiciones estipuladas en esta concesion, el concesionario dará una fianza de veinte mil pesos, á satisfaccion del Ejecutivo, la cual no le será cancelada sino despues de haber terminado la concesion y de entregado el camino conforme á esta ley. En caso de que la concesion caducare, ó de que no se cumpla con las prescripciones del art. 8?, la fianza se hará efectiva y su monto pertenecerá á la nacion.

«Art. 15. D. Ramon Zangróniz y cualquiera otra persona ó compañía que pueda sucederle mediante la aprobacion del Supremo Gobierno, así como todos los extranjeros, los sucesores de estos que tomen parte en la Empresa como accionistas, empleados ó con cualquiera otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que á dicha Empresa se refiera; no podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con la Empresa, derecho de extranjería, ni tendrán, aun alegando denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos.

ARTÍCULOS TRANSITORIOS.

«Art. 16. El tramo de Veracruz á Boca de Potrero, que se halla actualmente en explotacion, será examinado por ingenieros que nombre el Ejecutivo, sin que por el expresado tramo se dé subvencion al concesionario, pues esta tendrá lugar únicamente por los tramos que en lo de adelante se construyan y pongan en explotacion.

«Se practicará una liquidacion de lo que el concesionario haya recibido hasta la fecha por via de subvencion, y el monto que resultare causará réditos y será reembolsable á la nacion, en los términos prevenidos en el art. 5?, quedando sin valor ni efecto cualesquiera documentos ú órdenes de pago expedidas á favor del concesionario á título de subvencion con anterioridad á esta ley.

«Art. 17. Los mexicanos serán ocupados de preferencia por la Empresa, debiendo formar en todo caso la mitad del número de personas empleadas en cada uno de los ramos de la negociacion.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Mayo 23 de 1868.—*Francisco Zarco*, diputado presidente.—*Joaquin M. Alcalde*, diputado secretario.—*José Diaz Covarrúbias*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique y circule para su cumplimiento.

Palacio del Gobierno general. México, Mayo 25 de 1868.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Mayo 26 de 1868.—*Balcárcel.*

Julio 2 de 1868.

Prevenciones al empresario del ferrocarril de Veracruz á Puebla para que se sujete al reglamento.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Impuesto el C. Presidente de la República de la nota de vd. de 24 del próximo pasado, en la cual pretende vd. probar que no está obligado á obedecer las prevenciones de los artículos 23 y 24 del reglamento de ferrocarriles, expedido en 7 de Diciembre del año próximo anterior, y 1º del de 20 de Junio último, ha tenido á bien acordar conteste á cada una de las partes que contiene la citada nota.

Es innegable la obligacion que tiene vd. de sujetarse al primer reglamento mencionado, y esto lo demuestra el art. 12 de la concesion, el cual previene «que se sujetará el concesionario á las leyes de ferrocarriles vigentes, ó que se dictaren en lo sucesivo, y á los reglamentos generales de policía y vías de comunicacion decretados ó por decretar.»

Además, la fraccion 2ª del art. 3º de la misma concesion previene que ningun tramo pueda ponerse en explotacion sin previo permiso del Ejecutivo, y con total sujecion á las prescripciones de la ley y de su reglamento, el cual, añade, «será expedido por el Ministerio del ramo.» Así pues, el de mi cargo, al expedir el reglamento de 20 de Junio último, no

ha hecho más de cumplir con un deber que la ley le impuso, y en cualquiera de los dos casos que he considerado, se encuentra la obligacion que tiene vd. de presentar los planos que se le han pedido.

Expone vd. que en Agosto del año anterior presentó los correspondientes á 26 kilómetros de vía; pero es de advertir que, no teniendo aún permiso en aquella fecha para su construccion, aquellos documentos no presentaban interes alguno para este Ministerio, el que por lo mismo no se ocupó de ellos.

Asienta vd. que por otra parte es innecesaria la presentacion de tales documentos, puesto que debiendo construirse sobre la carretera nacional, el Ministerio posee ya todos los datos correspondientes; pero aun en ese caso es indispensable la presentacion de los formados para la construccion de la vía férrea, porque solo su exámen puede darle á conocer si en el trazo ó perfiles se cumplieron las prevenciones de los artículos 2º y 6º de concesion.

Respecto del atentado cometido por los cargadores del muelle de ese puerto, es de advertir que el art. 22 del reglamento de 7 de Diciembre previene que los que causen algun daño en la vía sean consignados al juez á quien corresponda, para que los juzgue y castigue, segun las circunstancias y gravedad del delito. No puede, pues, el Gobierno general ingerirse en ese negocio, que es del resorte del poder judicial, independiente de los demas de la Federacion, y la única parte que le corresponde tomar en el asunto, es dirigirse al Gobierno del Estado, como lo verifica en esta fecha, recomendándole que dicte las disposiciones convenientes para que los culpables sean sometidos al juez competente.

Independencia y libertad. México, Julio 2 de 1868.—*Balcárcel.*—Sr. D. Ramon Zangróniz.—Veracruz.

Decreto.—Mayo 25 de 1871.

Se revalida la concesion que en 23 de Mayo de 1868 se otorgó á D. Ramon Zangróniz para seguir construyendo y para explotar un ferrocarril entre Veracruz y Puebla, pasando por Jalapa y Perote.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

«Art. 1º Se revalida la concesion que en 23 de Mayo de 1868 se otorgó á D. Ramon Zangróniz para seguir construyendo y para explotar un ferrocarril entre Veracruz y Puebla, pasando por Jalapa y Perote, cuya concesion ha caducado con arreglo á la fraccion II de su art. 9º, por haber sido cedida á una corporacion sin previo consentimiento del Gobierno federal. El Ejecutivo podrá aprobar la cesion hecha por el concesionario de los derechos y beneficios que le resultan de la ley de 23 de Mayo de 1868, aun cuando dicha cesion fuere anterior á la expedicion de la presente ley.

«Art. 2º La expresada concesion subsistirá con las modificaciones siguientes:

«I. La seccion de Veracruz á Jalapa estará en explotacion en fin de Junio de 1872; la de Jalapa á Perote en fin de Diciembre del mismo año, y la de Perote á Puebla en fin de Diciembre de 1873, quedando así ampliados los plazos señalados en el art. 3º

«II. La subvencion pecuniaria á que se refiere el art. 4º, se pagará á medida que se termine la construccion de cada kilómetro de vía férrea.

«III. El descuento de que habla el art. 5º para el reembolso de la subvencion, comenzará á hacerse á los noventa dias despues de que comience á explotarse cada una de las secciones que han de terminar en Jalapa, Perote y Puebla, respectivamente.

«IV. La vía férrea podrá establecerse sobre la carretera y sus obras de arte, con tal que para el tráfico ordinario quede expedita una zona de siete metros de ancho por lo menos.

«V. Los estatutos que se formen para el régimen de la Empresa no podrán reputarse válidos sino mediante la aprobacion del Ejecutivo.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Mayo 24 de 1871.—*E. Montes*, diputado presidente.—*Guillermo Valle*, diputado secretario.—*Luis G. Alvírez*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno nacional en México, á 25 de Mayo de 1871.—*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Mayo 25 de 1871.—*Balcárcel.*

Orden.—Mayo 29 de 1871.

Se declara la caducidad del privilegio concedido á D. Ramon Zangróniz para la construccion de un ferrocarril de Veracruz á Puebla, pasando por Jalapa y Perote.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—En comunicacion de 28 de Febrero próximo pasado expresé á vd. las razones en que el Gobierno se fundaba para considerar que habia caducado la concesion otorgada á vd. por la ley de 26 de Mayo de 1868, para la construccion de un ferrocarril de Veracruz á Puebla, pasando por Jalapa y Perote.

Con fecha 5 del mes que cursa, ha dirigido vd. una exposicion á esta Secretaría, manifestando que no ha trasferido vd. su concesion á ninguna Empresa, puesto que la solicitó vd. en su nombre y en el de los vecinos de Jalapa interesados en la obra, y no se ha verificado otra cosa que constituir una Compañía que ya existia de hecho. y que se reunió para formar su Junta directiva.

Ningun antecedente obra en esta Secretaría que compruebe la aser-

cion de vd., relativa á haber pedido la concesion á nombre de vd. y de los vecinos de Jalapa; pero aun cuando así fuera, lo cierto es que el art. 1º de la ley citada dice textualmente: «Se autoriza á D. Ramon Zangróniz para seguir construyendo, etc.» La concesion fué, pues, hecha á vd. individualmente, sin mencionar para nada la Compañía que vd. dice habia ya organizado.

Asegura vd. que se imprimieron los estatutos y que se remitieron algunos ejemplares de ellos á esta Secretaría; pero el hecho es que nunca se recibieron, y la primera noticia que de su existencia se tuvo, se debe al incidente casual de que el Ministerio de Hacienda remitiera al de mi cargo, para su resolucion, una solicitud del C. Joaquin M. Alcalde, representante de vd., pidiendo una declaracion relativa á la subvencion. A dicha solicitud acompañaba un ejemplar de los estatutos, que llamaron desde luego la atencion de esta Secretaría, como lo prueba el haberse contestado que se resolveria la solicitud luego que el C. Alcalde presentara la constancia de haber sido aprobado aquel documento; y lejos de haberse hecho así, el representante de vd. ni aun volvió á insistir en el despacho del negocio.

La última prueba de que ha habido cesion ó traspaso, existe en el art. 5º de los estatutos, que expresa y claramente dice: «D. Ramon Zangróniz, solo y único concesionario del ferrocarril susodicho, cede y trasmite á la Sociedad, sin reserva de ninguna clase, todos los derechos que ha conseguido y que resultan de la concesion á su favor, del 23 de Mayo del presente año.» Así pues, vd. mismo se consideraba como solo y único poseedor de la concesion, y con tal carácter la trasmitió vd. á la Sociedad.

Sin entrar en otras consideraciones que vendrian á robustecer la opinion del Gobierno, y demostrado como lo está, que la concesion que vd. obtuvo la traspasó á una Compañía sin pedir y obtener para ello la previa aprobacion correspondiente, contraviniendo de este modo á lo que terminantemente prescribe la fraccion II del art. 9º del referido decreto, ha acordado el C. Presidente diga á vd. que habiendo caducado, segun lo expresa la ley en este mismo artículo, la concesion que se hizo á vd.,

se comunique así al Ministerio de Hacienda para los efectos que previene la ley en el citado art. 9º, á cuyo fin pongo este acuerdo en conocimiento del C. Ministro de Hacienda, para que dicte las disposiciones que estime convenientes al efecto.

Independencia y libertad. México, Mayo 29 de 1871.—*Balcárcel.*

VERACRUZ á SAN JUAN.

Decreto.—Octubre 4 de 1843.

Declaracion sobre efectos extranjeros que se introduzcan para la construccion y uso del camino de fierro que se está formando de Veracruz á San Juan.

«*ANTONIO LOPEZ DE SANTA-ANNA*, *etc.*, *sabed:*

«Que deseando se expedite lo más breve posible la construccion del ferrocarril que ha de ponerse desde la ciudad de Veracruz hasta el Rio de San Juan, segun lo prevenido en mi decreto de 31 de Mayo de 1842, he tenido á bien, en uso de las facultades que la nacion me ha concedido, decretar lo siguiente:

«En los decretos sobre prohibiciones de introduccion á la República de efectos extranjeros, dados ó que se dieren en lo sucesivo, no se comprenden los que se introduzcan para la construccion y uso del camino de fierro que se va á poner desde la ciudad de Veracruz al Rio de San Juan.

VERACRUZ A SAN JUAN.—Véase el decreto de 31 de Mayo de 1842 en la palabra de PEROTE Á SAN JUAN.

VERACRUZ

á uno de los puertos del Pacífico.

Decreto.—Agosto 31 de 1857.

Privilegio que se concede á D. Antonio Escandon para la construccion de un camino de fierro desde el puerto de Veracruz, en el Golfo Mexicano, hasta Acapulco ó cualquiera otro punto que elija del mar Pacífico, sin que pueda impedir la del camino particular de la capital del Estado de Guanajuato á la del de Querétaro.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 5ª—El Exmo. Sr. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*El C. IGNACIO COMONFORT, Presidente de la República Mexicana, á los habitantes de ella, sabed:*

«Que en uso de las facultades que me concede el plan proclamado en Ayutla y reformado en Acapulco; y deseando impulsar la grande é importante obra de la construccion de un ferrocarril que, atravesando el territorio nacional en sus principales distritos, establezca una pronta y fácil comunicacion entre las costas del Golfo Mexicano y el Pacífico; resuelto á prestar para la ejecucion de dicha obra todos los auxilios que la situacion del Erario permiten; y examinando detenidamente, tanto los privilegios que en 27 de Abril y en 2 de Agosto de 1855 se concedieron á los Sres. Mosso hermanos, de los que es cesionario D. Antonio Escandon, con anuencia y aprobacion del Gobierno, prestadas en 29 de Octubre de 1856, como los medios que podrian ahora adoptarse para auxiliar la prosecucion de la obra, que tanto interesa al bien de la nacion, he tenido á bien expedir el decreto siguiente, en el cual quedan refundidos todos los derechos y obligaciones del Gobierno y del actual tenedor de los privilegios, con respecto á la obra del camino, y será por lo mismo la única regla entre ellos para todo cuanto ocurra en adelante.

«Art. 1º D. Antonio Escandon tiene privilegio exclusivo para la cons-

truccion y explotacion de un camino de fierro, desde el puerto de Veracruz en el Golfo Mexicano hasta Acapulco ó cualquiera otro punto que elija del mar Pacífico, sin que pueda impedir la del camino particular de la capital del Estado de Guanajuato á la del de Querétaro, segun el decreto de 1º de Junio del corriente año. En los tramos del indicado camino en que á juicio de los ingenieros que al efecto nombre el Gobierno, sea impracticable el establecimiento de un camino de fierro, ó de tal manera costoso que los productos probables no correspondan á la inversion que exija, se formarán carreteras bajo un sistema reconocido como de buena construccion y de la longitud absolutamente necesaria.

«Art. 2º D. Antonio Escandon podrá aprovechar los lagos y rios que se encuentren sobre la línea para establecer su sistema de comunicacion, poniendo en ellos vapores ó botes tirados por caballos, ó cualquiera otro medio de trasporte que se considere más adecuado. Esta concesion se entiende sin perjuicio de las que para navegacion se hubieren concedido antes del dia 2 de Agosto de 1855, y estén en su valor y fuerza el dia en que el citado D. Antonio Escandon haga uso de las franquicias que le otorga este artículo.

«Art. 3º El curso del camino en toda su extension será el que el reconocimiento que se practique de los terrenos designe como más á propósito, procurando que toque en las grandes poblaciones como Puebla, Querétaro y Guadalajara, y que atraviese los distritos de mayor importancia para la agricultura y minería.

«Art. 4º D. Antonio Escandon tendrá facultad de establecer ramales del mismo camino, en un radio de veinticinco leguas por cada uno de los lados de la línea principal, presentando previamente al Gobierno, en cada caso, el proyecto respectivo para su aprobacion; sin que por esto se entienda privilegiado desde ahora para poder construir dichos ramales.

«Art. 5º Los terrenos necesarios para la construccion del camino, de las oficinas, almacenes, talleres y habitaciones, siendo propiedad de la nacion, se entregarán á D. Antonio Escandon libres de toda retribu-

cion, y en propiedad perpetua. Respecto de los terrenos pertenecientes á particulares, se le adjudicarán previa la debida indemnizacion á sus antiguos dueños, con arreglo á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública.

«Art. 6º Los materiales de construccion de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la construccion y uso del camino, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios, las máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, serán libres por el término de treinta años, contados desde esta fecha, de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos, decretados hasta hoy ó que en adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos. El camino mismo no podrá ser gravado con ningun género de impuesto, contribucion ni arbitrio, durante el espacio de cincuenta años, que empezarán á correr para cada tramo desde el dia en que se ponga al uso público.

«Art. 7º La cantidad de dinero que, por las exenciones concedidas en el artículo anterior, puede la Empresa del ferrocarril exportar libre de derechos, nunca excederá del valor que segun los presupuestos que se presentarán al Gobierno, tuvieren los objetos que deban traerse del extranjero. Tambien podrá la Empresa del camino, por espacio de veinticinco años, exportar libre de todo derecho hasta la suma de quinientos sesenta mil pesos anuales, para pago de réditos y amortizacion de capitales que contrate fuera del país.

«Art. 8º Los directores, maestros, empleados y dependientes de los escritorios y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar, de toda capitacion y de cargos concejiles, durante el tiempo que sirvan en el camino, menos en el caso de guerra extranjera.

«Art. 9º Las minas, criaderos de carbon de piedra y de sal, aguas, fósiles y demas materiales subterráneos explotables que se encontraren en las obras y excavaciones que se hagan en la línea del camino ó sus

ramales, serán de plena propiedad del dueño del camino, sujetándose este en todo á las reglas prescritas en la Ordenanza de minería, y sin interrumpir la continuacion del mismo camino ni causar perjuicio á terceras personas.

«Art. 10. Antes de que se emprendan nuevas obras en el camino, ya sean por cuenta del actual propietario del privilegio, ya por la de alguna compañía que al efecto forme, se levantarán planos de los tramos ó líneas que deban ponerse en via de construccion, y se someterán á la aprobacion del Gobierno.

«Art. 11. Luego que se vayan concluyendo los tramos del camino, el propietario del privilegio fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos, ganados y demas, dando el debido conocimiento al Supremo Gobierno para los fines consiguientes.

«Art. 12. D. Antonio Escandon tiene facultad de comenzar, seguir y hacer por su cuenta las obras del camino, hipotecando los tramos que construyere, con tal que no sea á algun Gobierno extranjero; mas en ningun caso puede hipotecar el privilegio mismo sin previo consentimiento del Supremo Gobierno de la República. Igualmente tiene facultad de formar en cualquier punto de Europa ó América, una ó más compañías para llevar á cabo la obra; de dividir el capital social en acciones de la cantidad que le convenga, y de hipotecar, ceder ó enajenar libremente las mismas acciones, que podrán ser al portador. Perteneciendo estas acciones á una empresa nacional, los derechos que de ellas nazcan nunca se ventilarán ni decidirán sino conforme á las leyes mexicanas, y ante los tribunales de la República, con exclusion de toda intervencion extraña. Dichas acciones se estimarán un título de propiedad como cualquiera otro que se puede ceder, vender, legar, donar, prestar ó hipotecar segun las leyes vigentes, y con las gracias y exenciones que expresa este contrato.

«Art. 13. Los reos que fueren condenados á obras públicas en los Estados por donde pase el camino, se destinarán á este, segun el reglamento especial que se forme, de acuerdo con el Ministerio de Fomento.

«Art. 14. Todos los terrenos que legalmente adquiera la Empresa del camino, por cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, máquinas, herramientas, materiales y demas objetos que constituyan el camino, así como sus ramales y pertenencias, serán propiedad perpetua de los accionistas, pudiendo usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que se acostumbra respecto de cualquiera otra propiedad. Aun cuando por las causas que más adelante se especificarán, caduque el privilegio general, la Empresa del camino conservará la propiedad y uso de todos sus valores y del tramo de ferrocarril que hubiese ya construido.

«Art. 15. Se entregará á D. Antonio Escandon el tramo de camino de fierro construido de Veracruz á San Juan, con todas las existencias y materiales que tenga, así como los objetos que para él se hayan encargado á Europa hasta esta fecha. Al hacerse la entrega, un perito nombrado por ambas partes, ó uno por cada una de ellas, procederán á apreciar el indicado tramo, segun el estado que tenga; y el valor que resulte, unido al de la calzada de Guadalupe, se pondrá á disposicion del Ministerio de Fomento, en acciones, bajo los mismos términos y condiciones con que se emitan al público. Los peritos, antes de todo otro acto, procederán á nombrar un tercero para el caso de discordia.

«Art. 16. De dichas acciones, D. Antonio Escandon queda obligado á comprar al Gobierno, por su valor total y en dinero efectivo, las que pertenezcan á este; en el concepto de que si ellas importan menos de setecientos cincuenta mil pesos, el comprador dará siempre esta suma, y si excede de ella, exhibirá igualmente el exceso. Del aprecio que ahora hagan el perito ó peritos que se nombren, conforme al artículo anterior, no podrá haber reclamacion, por ninguna de las partes, en tiempo alguno.

«Art. 17. D. Antonio Escandon se compromete solemnemente á que dentro del plazo de seis años estarán en uso para el público treinta leguas mexicanas, á lo menos, de ferrocarril en la ruta general: de ellas, veinticinco partirán del puerto de Veracruz en direccion á la capital, y las cinco restantes desde esta para el puerto. Si faltare á esta estipula-

cion, incurrirá en una multa de ciento cincuenta mil pesos fuertes, cuyo pago garantizará á satisfaccion del Ministerio de Fomento, antes de quince dias de expedido el presente decreto.

«Art. 18. Para que lo convenido en el artículo precedente pueda tener su cumplimiento, se procurará empeñosamente que dentro del término de ocho meses, á lo más, contados desde esta fecha, estén hechas las exploraciones del terreno y levantados por los ingenieros los planos que marquen la direccion general del camino de México á Veracruz, á fin de que, presentados que sean al Supremo Gobierno, pueda recaer sobre ellos la aprobacion de que habla el art. 10. La direccion del camino de México al Pacífico se fijará despues de concluidas las treinta leguas de que habla el artículo anterior.

«Art. 19. Para auxiliar el Supremo Gobierno la construccion del tramo á que se refiere el art. 17, se creará un nuevo fondo consolidado de deuda pública, del valor de ocho millones de pesos mexicanos, representados en bonos que se denominarán: «Bonos de construccion del camino de fierro de Veracruz á México.» Este fondo ganará el rédito de un 5 por 100 anual, y el capital será pagado en el espacio de cincuenta años, amortizándose cada año un 2 por 100. Los bonos de este nuevo fondo se entregarán á D. Antonio Escandon como propietario del privilegio.

«Art. 20. El Supremo Gobierno se compromete solemnemente á que el pago de dicho rédito de 5 por 100, y la amortizacion de 2 por 100 de capital, se harán siempre leal y cumplidamente, sin sujetar jamás uno ni otro de estos pagos á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra alteracion que se decrete respecto de la deuda nacional. Y para hacer desde luego cierta y efectiva esta estipulacion, aplica y apropia por el término necesario para que quede amortizada esta deuda, la mitad de lo que produzca el 20 por 100 que en las aduanas marítimas se cobra, conforme á la Ordenanza de 21 de Enero de 1856, con destino á mejoras materiales, y que forma parte de los fondos del Ministerio de Fomento. En virtud de esta aplicacion y apropiacion, la Empresa del camino de fierro percibirá en las aduanas marítimas la expresada mi-

tad, la cual en ningun evento ni por ningun género de contrato podrá dejar de ser exhibida por los causantes para la Empresa del camino. Con insercion de este artículo se harán las comunicaciones respectivas á las aduanas marítimas, para que en todo caso obren con arreglo á él, bajo pena de responsabilidad.

«Art. 21. Cada seis meses se liquidará lo que la Empresa del camino haya recibido por la consignacion de que hablan los artículos anteriores. Si excede de lo necesario para pagar el rédito y la amortizacion que quedan establecidos, la Empresa del camino devolverá al Ministerio de Fomento el exceso: si no alcanzare, se expedirán desde luego por el Ministerio de Hacienda las órdenes correspondientes, para que el deficiente se cubra por la parte del producto de aduanas marítimas que no está aplicada al Ministerio de Fomento, ó por cualquiera otra renta nacional que entonces se convenga con la Empresa; pues en todo caso es obligacion de la nacion que el rédito estipulado se pague exactamente, y que se haga sin falta la amortizacion anual de capital que queda convenida.

«Art. 22. No siendo el ánimo del Gobierno que, por la creacion del nuevo fondo consolidado, se aumente, ni en un peso, la suma de la deuda nacional, la Empresa del camino queda obligada á presentar en la Tesorería general, para su amortizacion, títulos de la actual deuda interior, por valor de los ocho millones de pesos que se le entregarán en bonos del nuevo fondo. La presentacion en la Tesorería la hará la Empresa dentro de los plazos siguientes: tres millones de pesos en todo el año próximo de 1858, y un millon en cada uno de los siguientes; pero los réditos de todos los ocho millones dejarán de correr contra el Erario luego que se entreguen á D. Antonio Escandon los bonos del nuevo fondo. La obligacion que en este artículo contrae, la afianzará tambien á satisfaccion del Ministerio de Fomento.

«Art. 23. Además de la multa á que se refiere el art. 17, perderá el Sr. Escandon el privilegio y el fondo especial consignado para el pago de réditos y amortizacion del capital de los nuevos bonos.

«Art. 24. D. Antonio Escandon, á los dos meses de que el Supremo

Gobierno haya aprobado los planos que levanten los ingenieros, comenzará sin demora la construccion del tramo de que habla el art. 17. Es obligacion suya mantener durante los ocho meses de la estacion de secas en cada año, un número de operarios que no baje de cuatrocientas personas, y en el de aguas el necesario para las obras de conservacion y reparacion.

«Art. 25. Concluido que sea el expresado tramo, se fijarán por mútuo acuerdo entre el Supremo Gobierno y la Empresa, los plazos, modo y términos en que han de ejecutarse los demas tramos en que se divida la ruta total. En el caso de que despues de dos meses no puedan convenirse, ocurrirán al medio establecido en el artículo final de este decreto para los casos de diferencia.

«Art. 26. Las obligaciones que contrae la Empresa del camino de fierro se suspenderán si sobreviene fuerza mayor ó caso fortuito que le ponga embarazo. Tambien se suspenderán si no obstante lo estipulado en los artículos 20 y siguientes, dejare de percibir lo que allí se asigna para el pago de capital y réditos del nuevo fondo consolidado; entendiéndose la suspension de las obligaciones de la Empresa por solo el tiempo que dure el embarazo, ó que no se haga el pago de réditos y amortizacion de la deuda. En este último caso quedan á salvo los derechos de la Empresa para que se le indemnicen los daños y perjuicios que se le originen.

«Art. 27. Tendrá tambien la Empresa la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales. Por último, la Empresa puede establecer para el servicio del ferrocarril y el uso de los que por él viajen, un telégrafo propio. El Gobierno se compromete á no conceder ningun privilegio que pueda servir para esto de obstáculo.

«Art. 28. El Supremo Gobierno percibirá el 20 por 100 de las utilidades que obtenga la Empresa, teniéndose por tales utilidades el sobrante que resulte de los gastos generales de conservacion y locomocion, y del 6 por 100 anual que se aplique en calidad de réditos á los capitales invertidos en el camino.

«Art. 29. Disfrutará tambien el Supremo Gobierno la baja de una mitad de los precios que por tarifa se fijen al público, en la conduccion de los trenes, municiones y tropas que caminen de un punto á otro de la línea. Pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran acaso cometerse, queda solemnemente estipulado que en cada caso de marcha de tropas ó conduccion de trenes ó municiones, deberá librarse órden especial y determinada del Ministerio de Fomento para los directores de la línea.

«Art. 30. Cuando el camino de fierro atraviese algun camino público ó algun canal al mismo nivel, se construirán por la Empresa barreras movibles, que cerradas á tiempo por el guarda encargado de ellas, corten la comunicacion para impedir las desgracias que pudieran sobrevenir cuando pase el tren. Pero cuando esto suceda á diferentes alturas, el ferrocarril podrá pasar por encima ó debajo de la carretera, haciendo la Empresa por su cuenta los puentes, socavones y demas obras de arte necesarias á la comodidad y seguridad de los transeuntes.

«Art. 31. El Supremo Gobierno de la nacion y los gobiernos de los Estados y autoridades locales impartirán á la Empresa, sin necesidad de órden ni requerimiento de los superiores, todo género de proteccion y auxilios en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero.

«Art. 32. Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Empresa y entregados al juez respectivo, teniendo este delito las mismas penas que las leyes señalan á los que roban en despoblado y con asalto.

«Art. 33. El privilegio que hoy posee D. Antonio Escandon caduca: 1º Por enajenarlo, cederlo ó hipotecarlo, en todo ó en parte, á un Gobierno extranjero. 2º Por hipotecar el privilegio mismo á cualquier individuo ó corporacion sin previo consentimiento del Supremo Gobierno; y 3º Por no cumplir con las obligaciones que le imponen los artículos 17 y 24 de este decreto. Pero esto no embaraza la emision y venta de acciones conforme al art. 12, ni el que puedan hipotecarse los

trozos de camino que se vayan construyendo, con el fin de procurarse fondos para llevar adelante la empresa.

«Art. 34. La caducidad por las dos primeras causas á que se refiere el artículo anterior, no solo producirá la pérdida del privilegio, sino que traerá consigo las penas á que se refieren los artículos 17 y 23.

«Art. 35. En el puerto de Veracruz tiene la Empresa facultad: 1º De construir dentro de la plaza almacenes á lo largo de la muralla, la cual puede variar, previa la aprobacion de la obra por el Ministerio de la Guerra. 2º De construir un muelle para descargar la maquinaria, cuyo plano se aprobará por el Ministerio de Fomento. 3º De hacer entrar una locomotora de servicio dentro de la ciudad, tomando todas las precauciones necesarias para evitar un incendio. La Empresa será responsable por los perjuicios que este remotísimo accidente pudiere causar.

«Art. 36. La Empresa del ferrocarril construirá en la ciudad de México una Penitenciaría y una Casa de Inválidos, sobre los planos que serán aprobados por el Gobierno. El costo de ambas obras no bajará de un millon de pesos, y deberán estar concluidas dentro de los seis años que se fijan en el art. 17 del presente decreto. Por el mismo término, y para auxiliar la construccion de dichas obras, queda apropiado á la Empresa el sobrante que haya en el fondo de Minería, despues de cubierto el rédito de 3 por 100 de los capitales á que está hipotecado, la asignacion que hoy disfruta el Seminario y Minería, y los gastos de la oficina del ramo. Esta entregará directamente á la Empresa el indicado sobrante, sin necesidad de nueva prevencion al efecto.

«Art. 37. Si al terminar los seis años los edificios no estuvieren concluidos, se procederá á apreciar la parte que falte, y el empresario tendrá obligacion de pagar esa diferencia, así como una multa de cincuenta mil pesos. Esta estipulacion se afianzará competentemente por el empresario.

«Art. 38. En el caso de que se suscite alguna duda en la ejecucion ó interpretacion del presente contrato, será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Supremo Gobierno y otro por la Empresa. Dichos árbitros, antes de empezar á cono-

cer, nombrarán un tercero para el caso de discordia. Contra la sentencia de los árbitros y del tercero no habrá apelacion ni recurso alguno.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 31 de Agosto de 1857.—*I. Comonfort.*—Al C. Manuel Siliceo.»

Y lo comunico á vd. para los efecto consiguientes.

Dios y libertad. México, Agosto 31 de 1857.—*Siliceo.*

Decreto.—Abril 5 de 1861.

Concesion á D. Antonio Escandon relativa al privilegio del camino de fierro de Veracruz al Pacífico, y otras providencias sobre esa materia.

El Exmo. Sr. Presidente se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*El C. BENITO JUAREZ, Presidente interino constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que en uso de las facultades de que me hallo investido, he tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º D. Antonio Escandon tiene privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de fierro, desde el puerto de Veracruz en el Golfo mexicano, hasta Acapulco ó cualquier otro puerto que elija del mar Pacífico, sin que pueda impedir la del camino particular de la capital del Estado de Guanajuato á la del de Querétaro, segun el decreto de 1º de Junio de 1857. Como por los trabajos preliminares que se han practicado, consta que en la parte comprendida entre México y Veracruz es practicable el establecimiento de un camino de fierro, en todo este tramo esta será la vía; pero respecto de la parte que ha de enlazar México con el puerto del Pacífico, en los tramos en que, á juicio de los ingenieros que al efecto nombre el Gobierno, sea impracticable el establecimiento de ferrocarril, ó de tal manera costoso que los productos probables no correspondan á la inversion que exija, se formarán carreteras bajo un sistema reconocido como de buena cons-

truccion, y de la longitud absolutamente necesaria, y en este caso quedan expeditos para establecer un ferrocarril los que lo soliciten, en esos puntos.

«Art. 2º D. Antonio Escandon podrá aprovechar los lagos y rios que se encuentren sobre la línea, para establecer su sistema de comunicacion, poniendo en ellos vapores ó botes tirados por caballos ó cualquiera otro medio de trasporte que se considere más adecuado. Esta concesion se entiende sin perjuicio de las que para navegacion se hubiesen concedido antes del dia 2 de Agosto de 1855, y estén en su valor y fuerza el dia en que el citado D. Antonio Escandon haga uso de las franquicias que le otorga este artículo.

«Art. 3º El curso del camino en toda su extension será el que el reconocimiento que se practique de los terrenos designe como más á propósito, procurando que toque en las grandes poblaciones y que atraviese los distritos de mayor importancia para la agricultura y minería. Como segun el reconocimiento practicado y el trazo propuesto y aprobado ya, el tramo de México á Veracruz no pasa por Puebla, es obligatorio para la Empresa comunicar esta última ciudad con la capital de la República por medio de un ramal, entendiéndose lo mismo respecto á las demas poblaciones principales como Querétaro y Guadalajara, en el caso que el trazo que se adopte para el tramo de camino correspondiente no pase por ellas.

«Art. 4º D. Antonio Escandon tendrá facultad para establecer ramales del mismo camino, en un radio de veinticinco leguas por cada uno de los lados de la línea principal, presentando previamente al Gobierno, en cada caso, el proyecto respectivo para su aprobacion: no se entiende por esto privilegiado desde ahora para construir dichos ramales, excepto aquellos que segun el artículo anterior sean necesarios, y por lo mismo son obligatorios para la Empresa.

«Art. 5º Los terrenos necesarios para la construccion del camino, de las oficinas, almacenes, talleres y habitaciones, siendo propiedad de la nacion, se entregarán á D. Antonio Escandon, libres de toda retribucion y en propiedad perpetua. Respecto de los terrenos pertenecientes

á las municipalidades ó á los Estados, se le adjudicarán con arreglo á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública: el valor de dichos terrenos tasado por dos peritos, uno por parte de la Empresa y otro por parte del propietario, y un tercero en caso de discordia, será pagado en acciones del tramo de ferrocarril correspondiente. Por lo que toca á los terrenos de los particulares, la Empresa podrá ocuparlos conforme á la misma ley de expropiacion por causa de utilidad pública, sirviendo de base para los avalúos lo que la finca paga por contribucion de tres al millar: el valor se pagará en dinero efectivo.

«Art. 6º Los materiales de construccion, de procedencia nacional ó extranjera, enseres y demas que sea necesario para la construccion y uso del camino, lo mismo que toda especie de carruajes, trenes y sus accesorios, las máquinas, herramientas, casas, oficinas, talleres, estaciones, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, serán libres, por el término de treinta años, contados desde esta fecha, de toda clase de derechos, alcabalas, contribuciones, peajes é impuestos decretados hasta hoy ó que en adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos. El camino mismo no podrá ser gravado con ningun género de impuestos, contribucion ni arbitrio, durante el espacio de cincuenta años, que empezarán á correr para cada tramo desde el dia en que se ponga al uso público.

«Art. 7º La cantidad de dinero que por las exenciones concedidas en el artículo anterior puede la Empresa del ferrocarril exportar libre de derechos, nunca excederá del valor que, segun los presupuestos que se presentarán al Gobierno, tuviesen los objetos que deban traerse del extranjero. Tambien podrá la Empresa del camino, por espacio de veinticinco años, exportar libre de todo derecho, hasta la suma de quinientos sesenta mil pesos anuales para pagos de réditos y amortizacion de capitales que contrate fuera del país.

«Art. 8º Los directores, maestros, empleados y dependientes de los escritorios y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar, de to-

da capitacion y de cargos concejiles durante el tiempo que sirvan en el camino, menos en el caso de guerra extranjera.

«Art. 9º Las minas, criaderos de carbon de piedra y de sal, aguas, fósiles y demas materiales subterráneos explotables que se encontraren en las obras y excavaciones que se hagan en la línea del camino ó sus ramales, serán de plena propiedad del dueño del camino, sujetándose este en todo á las reglas prescritas en la Ordenanza de Minería, y sin interrumpir la continuacion del mismo camino, ni causar perjuicio á terceras personas.

«Art. 10. Antes de que se emprendan nuevas obras en el camino, ya sean por cuenta del actual propietario del privilegio, ya por la de alguna Compañía que al efecto forme, se levantarán planos de los tramos ó líneas que deban ponerse en via de construccion, y se someterán á la aprobacion del Gobierno.

«Art. 11. Luego que se vayan concluyendo los tramos del camino, el propietario del privilegio fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos, ganados y demas, dando el debido conocimiento al Supremo Gobierno para los fines consiguientes.

«Art. 12. D. Antonio Escandon tiene facultad de comenzar, seguir y hacer por su cuenta las obras del camino, hipotecando los tramos que construyere, con tal que no sea á algun gobierno extranjero; mas en ningun caso puede hipotecar el privilegio mismo sin previo consentimiento del Supremo Gobierno de la República. Igualmente tiene facultad de formar en cualquier punto de Europa ó América, una ó más compañías, para llevar á cabo la obra; de dividir el capital social en acciones de la cantidad que le convenga, y de hipotecar, ceder ó enajenar libremente las mismas acciones, que podrán ser al portador. Perteneciendo estas acciones á una Empresa nacional, los derechos que de ellas nazcan nunca se ventilarán ni decidirán sino conforme á las leyes mexicanas y ante los tribuuales de la República, con exclusion de toda intervencion extraña. Dichas acciones se estimarán un título de propiedad como cualquiera otro, que se pueda ceder, vender, legar, donar,

prestar ó hipotecar, segun las leyes vigentes, y con las gracias y exenciones que expresa este contrato.

«Art. 13. Los reos que fueren condenados á obras públicas en los Estados por donde pase el camino, se destinarán á este, sin perjuicio de lo que exige el servicio de las poblaciones, segun el reglamento especial que se forme, de acuerdo con el Ministerio de Fomento.

«Art. 14. Todos los terrenos que legalmente adquiera la Empresa del camino por cesion ó compra, los edificios, almacenes, estaciones, máquinas, herramientas, materiales y demas objetos que constituyan el camino, así como sus ramales y pertenencias, serán propiedad perpetua de los accionistas, pudiendo usar de ella en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que se acostumbran respecto de cualquiera otra propiedad. Aun cuando por las causas que más adelante se especificarán, caduque el privilegio general, la Empresa del camino conservará la propiedad y uso de todos sus valores, y del tramo de ferrocarril que hubiese ya construido.

«Art. 15. Habiendo importado $690,776 el avalúo que del tramo de ferrocarril llamado de San Juan, á la salida de Veracruz, hizo el perito elegido al efecto por el Gobierno, y teniendo entregados por precio de él D. Antonio Escandon $750,000 desde el año de 1857, queda el indicado tramo en absoluta y exclusiva propiedad de la Empresa del camino de fierro de Veracruz al Pacífico, conforme al contrato de venta que en el citado año se ajustó y consumó entre el Gobierno y el mismo D. Antonio Escandon. La dicha propiedad se le ha trasmitido con calidad de libre de todo censo, gravámen é hipoteca anterior á la celebracion de la venta, y le será saneada en todo tiempo por la administracion pública, la cual lo mantendrá en el quieto y pacífico goce de lo que le vendió, contestando, satisfaciendo y arreglando cualquiera pretension que en contra de este pacto se formalice.

«Art. 16. D. Antonio Escandon se compromete solemnemente á que dentro del plazo de cinco años estará en uso para el público la parte de la ruta general y el ramal de ferrocarril necesario para unir la capital de la República con la del Estado de Puebla, sin suspender por esto los

trabajos del camino ya comenzado de Veracruz para el Interior. Si faltare á estas estipulaciones, incurrirá en una multa de trescientos mil pesos fuertes, cuyo pago garantizará á satisfaccion del Ministerio de Fomento, antes de pasar quince dias de expedido el presente decreto.

«Art. 17. Estando ya aprobada la ruta que debe seguir el ferrocarril de México á Veracruz, se fijará la que ha de llevar el camino de la primera ciudad hasta las costas del Pacífico, despues que esté concluido el tramo de que habla el artículo precedente.

«Art. 18. Para auxiliar el Supremo Gobierno las obras á que se refiere el art. 16, está creado un nuevo fondo consolidado de la deuda pública, del valor de ocho millones de pesos mexicanos, representados en bonos con la denominacion de «Bonos de la construccion del camino de fierro de Veracruz á México.» Este fondo gana rédito de un 5 por 100 anual, y el capital será pagado en el espacio de veinticinco años, destinándose anualmente la cantidad constante de quinientos sesenta mil pesos para el pago de réditos y amortizacion del capital; de modo que de la anualidad se tomará en primer lugar la suma bastante para el pago de los réditos del capital que se adeude, y el resto se aplicará por amortizacion de los ocho millones.

«Art. 19. El Supremo Gobierno se compromete solemnemente á que el pago de dicho rédito de 5 por 100, y la amortizacion correspondiente del capital, se harán siempre leal y cumplidamente, sin sujetar jamas uno ni otro de estos pagos á ninguna suspension, reduccion ó cualquiera otra alteracion que se decrete ó convenga respecto de la deuda nacional. Y para hacer desde luego cierta y efectiva esta estipulacion, aplica y apropia, por el término necesario, lo que produzca el 20 por 100 que en las aduanas marítimas se cobra, conforme á la ordenanza de 21 de Enero de 1856, con destino á mejoras materiales, y que forma parte de los fondos del Ministerio de Fomento. Mas si esto no alcanzare para pagar íntegros los réditos y hacer la amortizacion convenida de capital, se tomará de las demas rentas públicas lo que fuere necesario para llenar ambos objetos, pues en todo caso es obligacion de la República

que el rédito establecido se pague exactamente, y que se haga sin falta cada año la amortizacion estipulada del capital del fondo.

«Art. 20. Para asegurar más el cumplimiento de lo establecido en el precedente artículo, el derecho de 20 por 100 de mejoras materiales será representado en lo sucesivo por un papel público, el cual será emitido por el Ministerio de Fomento, conforme á un reglamento que expedirá el mismo. Y ningun importador podrá en adelante satisfacer el derecho de mejoras en numerario ni en ninguna otra especie que no sea el indicado papel, pena de quedar sujeto á segunda paga. Esta será de doble cantidad de la que el derecho importe, exhibiéndose la mitad en el papel de mejoras, para que la disposicion de la ley quede en todo caso cumplida, y la otra mitad en dinero, aplicable, segun las reglas de la pauta de comisos, á los denunciantes y aprehensores.

«Art. 21. El Ministerio de Fomento entregará á la Empresa del camino de fierro el papel que ahora emite, en la cantidad que se estime suficiente, y la Empresa tendrá obligacion de mantener siempre en los puertos y en la ciudad de México competente surtido de él, para que el comercio pueda adquirirlo con la oportunidad debida. En ningun caso podrá la Empresa venderlo á mayor precio que el de su valor representativo, bajo la pena de devolver al comprador el exceso, y de pagar el triple como multa en favor del Erario.

«Art. 22. Los administradores de las aduanas marítimas y fronterizas remitirán directamente al Ministerio de Fomento, en cada correo, el papel de mejoras que se les haya presentado en pago de derechos; y por este dato el Ministerio liquidará con la Empresa, cada seis meses, la cuenta de réditos y la de amortizacion del capital de los ocho millones, siendo obligacion de la Empresa entregar en el acto, en dinero efectivo, todo lo que sobre, despues de cubiertos los doscientos ochenta mil pesos que, como mitad de los quinientos sesenta mil asignados para ambos objetos, corresponden á un semestre. Además, para que el Ministerio no carezca de toda entrada desde un semestre á otro, la Empresa queda obligada á ministrarle mensualmente la cantidad de veinte mil pesos, á buena cuenta de lo que alcance para fin del semestre; enten-

diéndose esta obligacion de la Empresa, siempre que el papel de mejoras sea efectivamente recibido en las aduanas de los puertos.

«Art. 23. Además de la multa á que se refiere el art. 16, perderá el Sr. Escandon, en el caso que el mismo artículo trata, el privilegio y el fondo especial que para el pago de réditos y desamortizacion de los ocho millones de pesos de los nuevos bonos del camino de fierro se ha consignado en el art. 18.

«Art. 24. D. Antonio Escandon comenzará dentro de dos meses, cuando más tarde, la construccion del tramo de que habla el art. 16. Es obligacion suya mantener, durante los ocho meses de la estacion de secas, en cada año, un número de operarios que no baje de cuatrocientas personas, y en el de aguas el necesario para las obras de conservacion y reparacion.

«Art. 25. Concluido que sea el expresado tramo, se fijarán por mútuo acuerdo entre el Supremo Gobierno y la Empresa, los plazos, modo y términos en que han de ejecutarse los demas tramos, atendiendo á la longitud, costo é importancia de cada uno. En el caso de que, despues de dos meses, no puedan convenirse, ocurrirán al medio establecido en el art. 42 de este decreto, para los casos de diferencia.

«Art. 26. Las obligaciones que contrae la Empresa del camino de fierro, se suspenderán si sobreviene fuerza mayor ó caso fortuito que le ponga embarazo. Tambien se suspenderán si, no obstante lo estipulado en los artículos 18 y siguientes, dejare de percibir lo que allí se asigna para el pago de capital y réditos del nuevo fondo consolidado; entendiéndose la suspension de las obligaciones de la Empresa por solo el tiempo que dure el embarazo, ó que no se haga el pago de réditos y amortizacion de la deuda. En este último caso quedan á salvo los derechos de la Empresa para que se le indemnicen los daños y perjuicios que se le originen.»

«Art. 27. Tendrá tambien la Empresa la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales. Por último, la Empresa puede establecer para el servicio del ferrocarril y el uso

de los que por él viajen, un telégrafo propio. El Gobierno se compromete á no conceder ningun privilegio que pueda servir de obstáculo para esto.

«Art. 28. El Supremo Gobierno no se considera socio de la Compañía por el 20 por 100 que el art. 28 del decreto de 31 de Agosto de 1857 le concede, sino que lo renuncia, destinando ese producto á la amortizacion del capital de los ocho millones, y tan luego como esta concluya, los cede á la misma Compañía.

«Art. 29. Disfrutará el Gobierno la baja de la mitad de los precios que por tarifa se fijen al público, en la conduccion de los trenes, municiones y tropas que caminen de un punto á otro de la línea. Pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, queda solemnemente estipulado que en cada caso de marcha de tropas ó conduccion de trenes ó municiones, deberá librarse órden especial y determinada del Ministerio de Fomento para los directores de la línea.

«Art. 30. Cuando el camino de fierro atraviese algun camino público ó algun canal al mismo nivel, se construirán por la Empresa barreras movibles, que cerradas á tiempo por el guarda encargado de ellas, corten la comunicacion para impedir las desgracias que pudieran sobrevenir cuando pase el tren. Pero cuando esto suceda á diferentes alturas, el ferrocarril podrá pasar por encima ó debajo de la carretera, haciendo la Empresa por su cuenta los puentes, socavones y demas obras de arte necesarias á la comodidad y seguridad de los transeuntes.

«Art. 31. El Supremo Gobierno de la nacion, los gobiernos de los Estados y las autoridades locales, impartirán á la Empresa, sin necesidad de órden ni requerimiento de los superiores, todo género de proteccion y auxilio, en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero.

«Art. 32. Los que robaren rieles, dañaren el camino ó lo interrumpieren de alguna manera, podrán ser aprehendidos por el resguardo de la Empresa y entregados al juez respectivo, teniendo este delito las mismas penas que las leyes señalan á los que roban en despoblado y con asalto.

«Art. 33. El privilegio que hoy posee D. Antonio Escandon caduca:

1º, por enajenarlo, cederlo ó hipotecarlo, en todo ó parte, á un gobierno extranjero: 2º, por hipotecar el privilegio mismo á cualquier individuo ó corporacion, sin previo consentimiento del Supremo Gobierno; y 3º, por no cumplir con las obligaciones que le imponen los arts. 16 y 24 de este decreto. Pero esto no embaraza la emision y venta de acciones conforme al art. 12, ni el que puedan hipotecarse los trozos de camino que se vayan construyendo, con el fin de procurarse fondos para llevar adelante la empresa.

«Art. 34. La caducidad por las dos primeras causas á que se refiere el artículo anterior, no solo producirá la pérdida del privilegio, sino que traerá consigo las penas á que se refieren los arts. 16 y 23.

«Art. 35. En el puerto de Veracruz tiene la Empresa facultad: 1º De construir dentro de la ciudad almacenes á lo largo de la muralla, la cual puede variar, previa la aprobacion de la obra por el Ministerio de la Guerra. 2º De construir un muelle para descargar la maquinaria, cuyo plano se aprobará por el Ministerio de Fomento. 3º De hacer entrar una locomotiva de servicio dentro de la ciudad, tomando todas las precauciones necesarias para evitar un incendio. La Empresa será responsable por los perjuicios que este remotísimo accidente pudiera causar.

«Art. 36. Quedan rescindidas por mútuo consentimiento las obligaciones que, por los arts. 36 y 37 del citado decreto de 31 de Agosto de 1857, contrajeron el Gobierno y D. Antonio Escandon, relativas á la construccion de una Penitenciaría y una Casa de Inválidos en esta capital; y en consecuencia, el Ministerio de Fomento hará cancelar la escritura de fianza que se le otorgó en ejecucion del citado art. 37.

«Art. 37. D. Antonio Escandon renuncia al derecho de exigir indemnizacion por los perjuicios que le han resultado de no haberse cumplido exactamente las estipulaciones á que se obligó el Supremo Gobierno, en el decreto de 31 de Agosto de 1857. Pero esta renuncia tiene lugar únicamente respecto de los daños causados hasta la fecha de hoy, no respecto de los que se causen en adelante.

«Art. 38. La Empresa se da por recibida de todos los réditos vencidos hasta fin de Febrero del presente año, en compensacion de que se le

liberta de la obligacion que se le impuso por el art. 36 del citado decreto; y se da por resarcida de los perjuicios que la guerra le ocasionó, con las cantidades que recibió de los productos de la mitad del 20 por 100 de mejoras materiales, y del sobrante del fondo de Minería. En consecuencia, se cortarán los cupones que representan aquel valor, y se entregarán en la Tesorería general, ó al representante de la República en Paris ó en Lóndres, dentro de seis meses. En cuanto á los cuatro millones de pesos, completo de los ocho millones de los títulos de la actual deuda interior que D. Antonio Escandon tiene que enterar en la Tesorería, lo verificará dentro de los cinco años que ha de durar la construccion del tramo del camino entre México y Puebla: estos títulos no ganarán rédito alguno contra la nacion, sino hasta el 31 de Agosto de 1857.

«Art. 39. La suspension de los trabajos del camino sin causa justa trae consigo la suspension de pagos, tanto de réditos como de desamortizacion, por parte del Gobierno.

«Art. 40. Siendo la mira principal que el Gobierno se ha propuesto en las modificaciones hechas al privilegio original, el expeditar y fomentar la construccion del camino de fierro, y hacer que esta obra de tan grande interes nacional se ponga efectivamente en actividad, supuesto que por estas modificaciones el concesionario queda obligado á tener en cinco años construido el tramo más importante de la línea, cual es el de la capital con la ciudad de Puebla, que tiene una distancia, atravesando los llanos de Apam, de cuarenta y cuatro leguas, en lugar de las treinta á que solo estaba obligado por su contrato de 31 de Agosto de 1857; á fin de que de una vez quede abierta la suscricion al público de las acciones que deben formar la compañía anónima que, con arreglo á la cláusula XII, tiene el concesionario facultad de levantar, el Supremo Gobierno suspende por cinco años el derecho adicional de amortizacion de la deuda pública que se cobra en las aduanas marítimas conforme al art. 11 de las ordenanzas vigentes, y en su lugar, segun el decreto (que se publicará por el Ministerio de Hacienda), en vez de pagarse con bonos de la deuda pública la cuarta parte del monto de los derechos de importacion, quedará reducido el expresado derecho adicional á un 15

por 100 de los citados de importacion, que se pagará precisamente en acciones de las que se emitan por la Compañía entre México y Puebla, y por la que en seguida se forme entre Veracruz y Orizaba. Las acciones que por esta suscricion pertenezcan al Erario, se destinarán, una mitad á dotar establecimientos de instruccion pública y de beneficencia, y la otra mitad aplicables sus produccetos al mejoramiento de los puertos marítimos, sus muelles, faros, etc.

«Art. 41. Por último, el Supremo Gobierno concede como un premio á la Empresa, la mitad de los terrenos baldíos que se han reservado en los contratos de apeo y deslinde, celebrados respecto á Sonora con los Sres. Juan B. Jecker y Cª, para que la Empresa pueda dar los terrenos que le convenga á los trabajadores nacionales y extranjeros que quieran colonizarlos: los títulos de estos terrenos se entregarán á D. Antonio Escandon el mismo dia que los trenes en uso para el público hagan el primer viaje de la capital á Puebla por el tramo de ferrocarril que debe unir á ambas ciudades. La Empresa reglamentará las concesiones que haga á los trabajadores, sometiendo á la previa aprobacion del Gobierno los reglamentos á que ellas deben sujetarse: para que la traslacion de dominio quede plenamente atestada, se extenderá una escritura solemne.

«Art. 42. En el caso de que se suscite alguna duda en la ejecucion ó interpretacion del presente contrato, será decidida por árbitros arbitradores y amigables componedores, uno nombrado por el Supremo Gobierno y otro por la Empresa. Dichos árbitros, antes de empezar á conocer, nombrarán un tercero para el caso de discordia. Contra la sentencia de los árbitros y del tercero no habrá apelacion ni recurso alguno.

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Dado en el Palacio nacional de México, á 5 de Abril de 1861.—*Benito Juarez.*—Al C. Ignacio Ramirez, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y fines consiguientes.

Dios, libertad y reforma. México, etc.—*Ramirez.*

Abril 5 de 1861.

Reglamento para la ejecucion de lo prevenido en el art. 20 del decreto de 5 de Abril anterior.

Para la puntual ejecucion de lo prevedido en el art. 20 del decreto de 5 de este mes, el Exmo. Sr. Presidente interino se ha servido aprobar el siguiente

REGLAMENTO.

Art. 1º El papel con que ha de pagarse en la aduanas marítimas y fronterizas el derecho adicional de mejoras materiales, se imprimirá conforme al modelo que ha trazado el Ministerio de Fomento, y se dividirá en las clases siguientes:

BONOS.		NUMEROS.	VALORES.	TOTAL.
3,000	Tres mil.........................A	1 á 3,000	$ 5	$ 15,000
3,000	Tres mil.........................B	3,001 á 6,000	20	60,000
2,500	Dos mil quinientos.......C	6,001 á 8,500	50	125,000
1,500	Mil quinientos.............D	8,501 á 10,000	100	150,000
300	Trescientos...................E	10,001 á 10,300	500	150,000
500	Quinientos....................F	10,301 á 10,800	1,000	500,000
500	Quinientos....................G	10,801 á 11,300	2,000	1.000,000
11,300	Once mil trescientos bonos de las siete clases ó series, importantes dos millones.			$ 2.000,000

La Empresa del camino de fierro ministrará la cantidad necesaria para costear la impresion, cargando la mitad de ella á este Ministerio y lastando de su cuenta la otra mitad.

Art. 2º Luego que esté impreso y competentemente autorizado por esta Secretaría el indicado papel, se remitirán en pliego certificado muestras de él á todas las aduanas marítimas y fronterizas; se entregará la totalidad de la impresion á la Empresa del camino de fierro, bajo factura detallada, á cuyo calce pondrá el recibo correspondiente, y se le cargará su valor en la cuenta que debe seguirle la misma Secretaría.

Art. 3º Es obligacion de la Empresa:

I. Situar oportunamente en los puertos y en los lugares donde están establecidas las aduanas fronterizas, competente surtido de dicho papel, de modo que nunca falte al comercio el que necesite adquirir para hacer sus pagos.

II. Mantener con el mismo objeto el expendio de dicho papel en esta capital.

III. Venderlo á los importadores á la par; esto es, por su valor representativo.

Si en algun caso llegare á faltar á esta disposicion, sufrirá una multa igual al triple del precio que hubiere exigido de más.

Art. 4º Desde el dia siguiente al del recibo de las muestras en cada aduana, no se admitirá en ella pago alguno del derecho de mejoras materiales en dinero, órdenes, bonos, ni en ninguna otra especie que el papel expresado. El causante que lo satisfaga de otro modo, quedará sujeto desde ese dia á la pena que establece el citado art. 20 del decreto de 5 del corriente; y para el administrador que lo admita, será caso de grave y estrecha responsabilidad, sea cual fuere el título ó causa por que así proceda.

Art. 5º A los dos meses de que el papel comience á entrar en las aduanas del Golfo mexicano y en la de Manzanillo del Pacífico, la Empresa del camino de fierro estará obligada á anticipar al Ministerio de Fomento veinte mil pesos en fin de cada mes, á buena cuenta de lo que corresponda en la liquidacion semestral de que se hablará adelante, y con el fin de que pueda atender á los otros objetos de su institucion.

Art. 6º En cada correo, los administradores de aduanas marítimas remitirán al Ministerio de Fomento, en pliego certificado, el papel todo que hayan enterado los causantes, con la correspondiente factura en que se detallen las varias partidas que hayan producido el total que se envie. Mandarán tambien al expresado Ministerio, mensualmente, un ejemplar del corte de caja de segunda operacion igual al que viene al Ministerio de Hacienda ó á la Tesorería general.

Art. 7º Los administradores, antes de hacer la remision que se previe-

ne en el antecedente artículo, inutilizarán el papel de mejoras que envien, horadándolo por medio de un sacabocado, pero de manera que pueda siempre leerse todo su contexto.

Art. 8º Cada seis meses se liquidará la cuenta entre este Ministerio y la Empresa, cargando á esta todo el valor del papel que hayan remitido las aduanas, conforme á las dos anteriores prevenciones, abonándosele 280,000 pesos fijos para el pago de réditos y amortizacion de capital del fondo de ocho millones de pesos, creado por el art. 1º de la ley de 31 de Agosto de 1857, y pasándosele además en data el monto de las anticipaciones mensuales que haya hecho al Ministerio con arreglo al art. 5º de este reglamento.

Art. 9º Si de la liquidacion resultare que el Ministerio alcanza alguna cantidad, le será entregada inmediatamente por la Empresa. Si el resultado fuere el contrario, lo cubrirá el Ministerio en el semestre siguiente, suspendiéndosele las anticipaciones mensuales hasta que la Empresa quede cubierta.

Art. 10. Siempre que esté próximo á consumirse el papel de mejoras materiales que ahora se emite, se repetirá su impresion, y el que se imprima se entregará á la Empresa en los términos establecidos en el presente reglamento.

México, etc.—*Ramirez.*

Decreto.—Diciembre 14 de 1870.

Se autoriza á la Empresa ó Compañía que formen los Sres. René Masson y Félix Wyatt, para construir y explotar un ferrocarril y telégrafo, dividido en tres secciones, siendo la primera desde el puerto de Veracruz, pasando por Anton Lizardo, hasta tocar la vía interoceánica del Istmo de Tehuantepec; la segunda desde este punto á Cuernavaca, y la tercera de Cuernavaca hasta Acapulco ú otro lugar situado en el litoral del Pacífico, en los Estados de Oaxaca, Guerrero ó Michoacán.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—El C. Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

CAPÍTULO I.

Del permiso y plazo para el establecimiento de las vías.

«Art. 1º Se autoriza á la Empresa ó Compañía que formen los Sres. René Masson y Félix Wyatt, para construir y explotar conforme á la presente ley, un ferrocarril y telégrafo dividido en las tres secciones siguientes:

«I. Del puerto de Veracruz, pasando por Anton Lizardo, hasta tocar la vía interoceánica del Istmo de Tehuantepec.

«II. Desde Anton Lizardo ú otro punto de la seccion primera á Cuernavaca.

«III. De Cuernavaca ú otro punto de la seccion segunda, hasta Acapulco ú otro lugar situado en el litoral del Pacífico, en los Estados de Oaxaca, Guerrero ó Michoacán.

«Art. 2º La Empresa dará al Ejecutivo aviso oportuno del tiempo y lugar en que hayan de comenzarse los reconocimientos del terreno, en cuyas operaciones aquel se hará representar por los comisionados que juzgue necesarios, pagándose por la Empresa los honorarios de estos. El Ejecutivo hará que los comisionados se encuentren en el lugar designado, á más tardar, un mes despues de haber recibido el aviso correspondiente.

«Los concesionarios quedan obligados á ejecutar dentro de un año de la fecha de esta ley, los reconocimientos necesarios para determinar el trazo de las líneas comprendidas en las secciones primera y segunda, y á presentar los planos y perfiles respectivos dentro del mencionado plazo al Gobierno federal, sin cuya aprobacion no podrán emprenderse las obras de las vías férrea y telegráfica.

«Se concede el plazo de dos años, contados desde la fecha de esta ley,

para que se estudie el trazo de la seccion tercera del ferrocarril á que se refiere esta ley; y si dentro de este plazo no fueren presentados á la aprobacion del Gobierno federal los planos y perfiles relativos á ella, se entenderá que los concesionarios desisten de construirla, y por este solo hecho quedará inválida esta concesion en lo relativo á dicha seccion tercera.

«Art. 3º Las obras para la construccion del ferrocarril y línea telegráfica deberán comenzar precisamente dentro de seis meses, contados desde la aprobacion de los planos por el Gobierno.

«La seccion primera deberá estar concluida á los cuatro años de la fecha de esta concesion.

«La seccion segunda deberá concluirse, hasta Tehuacán ó sus inmediaciones, á los ocho años de la fecha de este decreto, y hasta Cuernavaca á los doce años de la misma fecha.

«La seccion tercera, si llegare á construirse, deberá comenzar dentro de tres años de la fecha de esta concesion, y quedar concluida á los doce años de la misma fecha.

«Cada año, desde que comiencen las obras, y sin perjuicio de concluirlas en los plazos expresados en este artículo, deberán quedar concluidos por lo menos 40 kilómetros de vía férrea y telegráfica.

«La Compañía podrá poner en explotacion los tramos que vaya construyendo de cinco en cinco kilómetros; pero antes serán reconocidos á expensas de la Empresa por ingenieros nombrados por el Gobierno; y este, visto el parecer de sus ingenieros, autorizará ó no la explotacion del tramo correspondiente; pero en caso negativo, publicará desde luego el informe del ingeniero y las razones de su disentimiento.

CAPÍTULO II.

Auxilios ministrados por la nacion.

«Art. 4º Durante veinte años, contados desde esta fecha, podrá la Empresa importar libres de derechos el alambre y aparatos telegráficos, carbon de piedra, carruajes, clavos, durmientes, locomotoras, plataformas, rieles y demas materiales que el Ministerio de Fomento declare

necesarios para la construccion, reparacion y explotacion del ferrocarril y líneas telegráficas.

«Para el uso de este permiso se observarán las reglas y limitaciones que dicten los Ministerios de Fomento y Hacienda. Si dentro del plazo mencionado se impusieren por el Gobierno federal derechos de importacion á los rieles extranjeros en razon de que se fabriquen en el país, no quedará en vigor respecto de dichos rieles la exencion de derechos que concede este artículo, sino durante la construccion del ferrocarril.

«Los capitales empleados en la construccion de la vía, así como de sus dependencias naturales é indispensables, estarán exentos del pago de toda contribucion establecida ó que en lo de adelante se estableciere en el territorio de la República, durante veinte años contados desde esta fecha.

«Art. 5º Podrá la Empresa tomar los terrenos de propiedad federal que fueren necesarios para el establecimiento de la vía y de sus dependencias, así como tambien los materiales de construccion que en ellos se encuentren.

«Si durante la construccion de la vía los dichos terrenos pasaren á ser de propiedad particular, la Empresa conservará el derecho de seguir tomando estos materiales, con excepcion de la madera y leña, hasta el término de su establecimiento, con tal que los haya estado ya tomando antes de ser enajenados por el Gobierno los terrenos en que se hallen.

«La Empresa podrá tomar los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular necesarios para el establecimiento de la vía, conforme á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública.

«Art. 6º El Gobierno federal cede á los concesionarios la mitad de los terrenos baldíos que hubiere en una faja de 40 kilómetros de latitud á uno y otro lado del ferrocarril en toda su extension, á cuyo fin se deslindarán y formarán los planos de los baldíos á expensas de los concesionarios y con intervencion de peritos nombrados por el Gobierno, dividiendo los baldíos, en cuanto fuere posible, en lotes cuadrados de mil metros de lado, haciendo que los lados coincidan con los meridianos y

los paralelos de la tierra. Los lotes se numerarán ordenadamente, comenzando en cada seccion por el número 1, que se dará al que esté situado en el extremo N. E. de la seccion.

«El Gobierno, al dividir los baldíos con la Empresa, se reservará los lotes marcados con los números impares, asignándole los marcados con los números pares. Al derredor de cada lote se dejará un camino de 10 metros de ancho.

«Si los baldíos existentes conforme al deslinde que se practique, no bastaren para completar cuatro mil hectaras por cada kilómetro de ferrocarril construido, el Gobierno pagará la diferencia á la Empresa, hasta llenar las cuatro mil hectaras por kilómetro, computando su precio á razon de mil hectaras por doscientos pesos.

«Las cuatro mil hectaras de terrenos, ó su valor si aquellas no existiesen dentro de una zona de cuarenta kilómetros de ancho á cada lado del ferrocarril, solo se darán á la Empresa por tramos construidos de veinte kilómetros por lo menos, y previo el reconocimiento de dichos tramos, hecho por los peritos de que habla el art. 3º, y de su aprobacion por el Ejecutivo.

«Art. 7º Los deslindes podrán comenzarse luego que los planos de la vía férrea hayan sido aprobados; pero la Compañía no podrá entrar en posesion de las tierras sino cuando haya puesto en explotacion el tramo á que ellas correspondan; y si á los diez años de haberlas recibido no han pasado á tercer poseedor, por lo menos las dos terceras partes de ellas, volverá á la propiedad de la nacion la parte restante. Los juicios de deslindes se sustanciarán con arreglo á las leyes vigentes, pudiendo el Gobierno hacerse representar por medio de comisionados en las operaciones que hayan de practicarse, y cuidando de facilitar á la Empresa los datos que existan en los archivos públicos.

«Si el Gobierno mexicano juzgase conveniente subvencionar con la cesion de tierras baldías al establecimiento de algun otro ú otros ferrocarriles que puedan tocar ó atravesar á las que son objeto de la presente ley, dichas tierras se entregarán de preferencia á aquella Empresa que por la construccion respectiva hubiere adquirido prioridad de de-

rechos. En caso de que á una Empresa deban pertenecer los terrenos deslindados por otra, la que éntre en posesion pagará el costo del deslinde.

CAPÍTULO III.

Condiciones relativas al servicio público y al trasporte de mercancías y de pasajeros.

«Art. 8º Las vías férreas construidas ó que en adelante se construyeren, podrán enlazarse con las que son objeto de la presente ley, y sobre estas podrán circular los trenes pertenecientes á otras Empresas, bajo condiciones equitativas y de reciprocidad, cobrándose por este uso de las vías y de sus dependencias una cantidad que no exceda del 60 por 100 de lo que con arreglo á la tarifa respectiva debiere importar el flete de los efectos trasportados. Además, la Empresa tendrá derecho de cobrar retribucion:

«I. Por el almacenaje de mercancías que por más de veinticuatro horas permanezcan en sus depósitos, en cuotas moderadas.

«II. Por la conduccion de pasajeros.

«III. Por el trasporte de mercancías.

«IV. Por la trasmision de telégramas.

«Los fletes y pasajes serán precisamente proporcionados á las distancias, y no podrán exceder de los que expresan las tarifas siguientes:

TARIFAS.—TRÁNSITO.

«Sesenta por ciento del monto del flete, computado con arreglo á la tarifa correspondiente.

PASAJEROS.

«1ª clase, cuatro centavos por kilómetro.

«2ª clase, tres idem idem.

MERCANCÍAS.

«1ª clase, treinta centavos tonelada en cuatro kilómetros.

«2ª clase, veinte idem idem idem idem.

«3ª clase, diez idem idem idem idem.

TELÉGRAMAS.

«Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, direccion y firma, y se trasmita á una distancia de cien kilómetros, veinticinco centavos.

«Por cada ocho kilómetros más de distancia, un centavo.

«Por cada palabra más que contenga el mensaje sobre las diez primeras, se pagará cuando más la vigésima parte de lo que en razon de la distancia le corresponda.

«El trasporte de tropas, material de guerra, ingenieros, agentes y comisionados públicos en servicio público, la trasmision de mensajes telegráficos y cualquiera otro servicio del Gobierno federal, se hará por la mitad de la cuota que corresponde segun la tarifa comun.

«La correspondencia, impresos y empleados despachados por las administraciones de correos, serán conducidos gratis durante veinte años, contados desde que comience á explotarse la seccion primera.

CAPÍTULO IV.

Obligaciones impuestas á la Empresa y causas de caducidad de la concesion.

«Art. 9º La Empresa ó Compañía que formen los concesionarios es y será siempre mexicana, aun cuando se forme en el extranjero, y estará sujeta á la jurisdiccion de los tribunales de la República, en todo aquello cuya causa ó accion tenga lugar dentro de su territorio. Ella misma y todos los extranjeros y los sucesores de estos que tomaren parte en la Empresa, sea como accionistas, empleados ó con cualquiera otro carácter, serán considerados como mexicanos, en todo cuanto á ella se refiera: nunca podrán alegar, respecto de los títulos relacionados con la Empresa, derechos de extranjería, bajo cualquier pretexto que sea: solo tendrán los derechos y medios de hacerlos valer que las leyes de la República conceden á los mexicanos.

«Art. 10. Ni los concesionarios, ni la Compañía que ellos formen, podrán traspasar, enajenar ni hipotecar las concesiones de esta ley, ni el ferrocarril, ni el telégrafo, ni sus propiedades anexas, á ningun Gobier-

no extranjero, siendo nula la enajenacion ó hipoteca que se hiciere contraviniendo á esta prevencion.

«Tampoco podrán, ni los concesionarios, ni la Compañía, admitir en ningun caso como socio á un Gobierno ó Estado extranjero, siendo igualmente nula cualquiera estipulacion que se hiciere en tal sentido.

«Se autoriza, sin embargo, á la Compañía para expedir y vender libremente acciones, bonos, obligaciones ó pagarés, y á hipotecar el ferrocarril, línea telegráfica y sus dependencias, con tal que la hipoteca se constituya á favor de individuos ó asociaciones particulares.

«Art. 11. Las obligaciones que contraen los concesionarios respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida directa ó absolutamente el cumplimiento, debiendo los concesionarios ó la Compañía presentar al Gobierno federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de tres meses de haber ocurrido el impedimento; y solo por el hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del tiempo señalado, no podrá ya alegarse por la Compañía en ningun tiempo la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá la Compañía presentar al Gobierno federal las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo menos dentro de dos meses despues de haber cesado, haciendo la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á la Empresa el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.

«Art. 12. A los ocho meses de la fecha, los concesionarios ó la Compañía que ellos formen, darán una fianza á satisfaccion del Gobierno ó de quien lo represente, por valor de cincuenta mil pesos, siendo indispensable este requisito para la existencia y validez de las concesiones hechas por esta ley, y perdiendo los interesados la suma expresada en caso de que dentro de los plazos señalados en el art. 2º no cumplan con la obligacion de presentar los planos de las obras del ferrocarril y línea telegráfica.

«Art. 13. Las concesiones hechas por esta ley caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

«I. Por no entregar la fianza de que habla el art. 12.

«II. Por no presentar los planos ó por no ejecutar las obras dentro de los plazos señalados en los artículos 2º y 3º

«III. Por enajenar, traspasar ó hipotecar la concesion ó los derechos que de ella se derivan, ó por admitir como socio á algun Gobierno ó Estado extranjero.

«En cualquiera de los casos especificados en este artículo, perderá la Compañía las concesiones otorgadas por esta ley, de las cuales podrá el Gobierno disponer á su arbitrio; pero la Compañía conservará la propiedad de los edificios que hubiere construido, de la parte de camino de fierro y vía telegráfica que hubiere establecido, de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion, y de los baldíos que por la parte de camino construido le correspondan. El Gobierno de la República ó el individuo ó Compañía á quien este conceda tal derecho, lo tendrá para tomarlo todo, previo el pago correspondiente, segun el avalúo que al efecto se practicará por un perito de cada parte, y se decidirá por un tercero nombrado por ambos para el caso de discordia.

«Salon de sesiones del Congreso de la Union. México, Diciembre 13 de 1870.—*José María Lozano*, diputado presidente.—*Jesus Alfaro*, diputado secretario.—*V. Moreno*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Gobierno nacional en México, á 14 de Diciembre de 1870. —*Benito Juarez.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su inteligencia y demas fines.

Independencia y libertad. México, Diciembre 14 de 1870.—*Balcárcel.*

REGLAMENTO para la construccion del camino de Perote á Veracruz. Véase el reglamento de 7 de Junio de 1853 en la palabra PEROTE.

YUCATAN.

Decreto.—Agosto 3 de 1861.

Concesiones otorgadas á la Empresa del ferrocarril de Yucatán.

El C. Presidente constitucional de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*BENITO JUAREZ, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha tenido á bien decretar lo siguiente:

«Art. 1º Quedan exentos, por el término de treinta años, de todo derecho de aduana, contribucion, peajes é impuestos en la actualidad vigentes ó que en lo sucesivo se establecieren, los materiales, herramientas, trenes, oficinas, estaciones y todo cuanto se necesite para la construccion, conservacion y uso del ferrocarril contratado entre el Gobierno del Estado de Yucatán y Mr. Edwin Robinson y socios, cuyo camino ha de ir de la ciudad de Mérida al punto de la costa llamado el Progreso.

«Art. 2º Para que el camino de que habla el artículo anterior tenga la amplitud debida, se concede el terreno suficiente de los baldíos por donde pase.

«Art. 3º Tan luego como estén construidas tres leguas del ferrocarril, partiendo del Progreso, se trasladará á este la aduana marítima de Sisal.

«Art. 4º Se conceden veinticinco solares de los del Progreso, que no estén enajenados ni sirvan para edificios públicos.

«Dado en el salon de sesiones del Congreso de la Union, en México, á 31 de Julio de 1861.—*José Linares*, vicepresidente.—*Francisco de P. Cendejas*, diputado secretario.—*E. Robles Gil*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio nacional de México, á 3 de Agosto de 1861.—*Benito Juarez.*

—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para los fines consiguientes.

Dios y libertad. México, etc.—*Balcárcel.*

Octubre 31 de 1865.

Aprobacion de los Estatutos de la Compañía del ferrocarril, almacenes y tierras de Yucatán.

MAXIMILIANO, Emperador de México:

Tomando en consideracion lo que nos consulta Nuestro Ministro de Fomento,

HEMOS venido en acordar:

Se aprueban los Estatutos de la «Compañía de ferrocarril, almacenes y tierras de Yucatán, Limitada,» con las adiciones aceptadas por la misma Compañía, las cuales deberán insertarse íntegras en dichos Estatutos, como parte esencial de ellos, y sin las que se estimarán de ningun valor.

Dado en México, á 31 de Octubre de 1865.—*Maximiliano.*—Al Ministro de Fomento.—Por el Emperador, el Ministro de Fomento, *Luis Robles Pezuela.*

Adiciones á los Estatutos de la Compañía de ferrocarril, almacenes y tierras, Limitada.

1ª D. Manuel Arrigunaga, en uso de la facultad que le concede el art. 11 del decreto expedido por el Exmo. Sr. Comisario Imperial de la Península de Yucatán el dia 8 de Febrero del presente año de 1865, *

* Imperio Mexicano.—Prefectura superior política del Departamento de Mérida.—S. E. el Sr. Comisario Imperial de la Península de Yucatán se ha servido dirigirme el siguiente decreto:

«Por S. M. el Emperador de México, Maximiliano, su Comisario Imperial en la Península de Yucatán:

«Considerando que la paz y el órden de que comienza á disfrutarse ya en el

para la construccion y explotacion de un ferrocarril de Mérida al pueblo de Celestun, situado en la costa, declara haber formado, de acuerdo con sus asociados en Lóndres, una Compañía que se denominará: «Compañía de ferrocarril, almacenes y tierras de Yucatán, Limitada,» y de la cual es representante legal D. F. Constantin, bajo los Estatutos de co-

Imperio atraen la atencion de Europa, y que es necesario estimular las empresas que acaben de afianzar esas garantías en esta Península,

«He decretado y decreto lo siguiente:

«Art. 1º El Sr. D. Manuel Arrigunaga y socios tienen privilegio exclusivo para la construccion y explotacion de un camino de hierro de esta ciudad al pueblo de Celestun, situado en la costa.

«Art. 2º El Sr. D. Manuel Arrigunaga y socios deberán presentar, en el término de un año de la fecha, el plano, los perfiles y el proyecto de la vía para su discusion y subsecuente aprobacion.

«Art. 3º El público tendrá en todo tiempo el derecho de poder transitar libremente en toda clase de vehículo á uno y otro lado de la vía férrea, hasta la distancia de diez metros, ó de un solo lado hasta la de veinte metros, para cuyo fin el Sr. D. Manuel Arrigunaga y socios conservarán siempre despejado el terreno correspondiente.

«Art. 4º Los terrenos nacionales que sean necesarios para la vía férrea y tránsito del público, conforme al artículo anterior, en una faja de veinticinco metros, podrán ocuparlos el Sr. D. Manuel Arrigunaga y socios sin retribucion; pero si fuesen de particulares, los ocuparán conforme á la ley de expropiacion por causa de utilidad pública y previa la indemnizacion correspondiente, considerando el valor que hoy tienen esos terrenos.

«Art. 5º A uno y otro lado de la vía férrea se entregarán en propiedad perpetua al Sr. D. Manuel Arrigunaga y socios, conforme la vayan construyendo, todos los terrenos nacionales que estén comprendidos en una faja paralela á la vía, de tres leguas de ancho por cada lado, siendo por cuenta del Sr. D. Manuel Arrigunaga y socios el deslinde necesario de esos terrenos.

«Art. 6º El Gobierno de S. M. el Emperador se compromete á ceder y entregar á D. Manuel Arrigunaga y socios, tan luego como empiecen los trabajos de construccion del camino, para sus estaciones, almacenes, depósitos, etc., un cuarto de milla cuadrada de terreno en las inmediaciones de Mérida.

«Art. 7º El Gobierno de S. M. el Emperador se compromete á no ceder, vender ó enajenar los terrenos que cede al Sr. D. Manuel Arrigunaga y socios, segun los artículos anteriores.

«Art. 8º Con previo aviso y relacion ó factura detallada de los objetos, se exceptúan por el término de veinticinco años de todo derecho de aduana, contribucion, peajes é impuestos en la actualidad vigentes, ó que en lo sucesivo se establecieren, los materiales, herramientas, trenes, oficinas, estaciones y todo

mun acuerdo convenidos y redactados en los términos que contienen los títulos que despues se expresan.

2ª Queda entendida la Compañía que la duracion del privilegio otorgado por el citado decreto, será únicamente por cincuenta años, contados desde el dia en que se haga el primer viaje por el camino de fierro;

cuanto se necesite para la construccion, conservacion y uso del ferrocarril de Celestun.

«Art. 9º Igualmente queda exceptuado por el mismo término de veinticinco años, de toda clase de impuesto de cualquier naturaleza y denominacion que sea, el capital invertido en la construccion del camino.

«Art. 10. Los directores, maestros, empleados y dependientes de los escritorios y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que se empleen para la construccion del camino, estarán exentos de todo servicio militar de mar y tierra, excepto en caso de guerra extranjera.

«Art. 11. Los propietarios de este privilegio tienen la facultad de comenzar, seguir y hacer las obras de ferrocarril por su cuenta, hipotecando los tramos que hubiesen construido, con tal que no sea infringiendo las condiciones de esta concesion. Igualmente tienen facultad de formar una ó más compañías en cualquier punto de Europa ó América, de dividir el capital necesario en acciones al portador, de la cantidad que les conviniese, y de hipotecar, ceder ó enajenar estas acciones como lo crean más conveniente. Dichas acciones serán un título de propiedad como cualquiera otro, que se puede ceder, vender, legar ó enajenar, prestar ó hipotecar, conforme á las leyes vigentes y con las gracias y excepciones que concede este privilegio.

«Art. 12. Los extranjeros que tomen parte en la Empresa, ya sea como accionistas ó con cualquier otro título que les diere derecho para intervenir en ella, participar de sus productos ó reclamar alguna de sus concesiones, se entenderá que en ningun tiempo tendrán más derechos que los mexicanos, ni otros medios de hacerlos valer que los que á estos concedan las leyes del país. Todas las cuestiones de esta naturaleza y las que se suscitaren sobre la adquisicion, conservacion ó pérdida de las acciones ó derechos sobre el indicado camino, se decidirán conforme á las leyes del país por los tribunales nacionales competentes.

«Art. 13. Los Sres. D. Manuel Arrigunaga y socios deberán haber concluido el camino para fin del año de 1868, esto es, una tercera parte á fin de cada uno de los años de 1866, 1867 y 1868.

«Art. 14. Los estatutos y precios de trasporte los someterán los Sres. D. Manuel Arrigunaga y socios al Gobierno para su discusion y subsecuente aprobacion, y se obligan á cobrar al Gobierno una tercera parte de lo que al público, por el trasporte de tropas, municiones, etc., etc.

«Art. 15. Los Sres. D. Manuel Arrigunaga y socios se obligan á tener cons-

pero sin alterar el plazo de noventa y nueve años en que el Gobierno puede adquirir el ferrocarril.

3ª La Compañía se somete á las leyes que rijan en el Imperio Mexicano y á todas las prescripciones del decreto de 8 de Febrero ya mencionado.

4ª El derecho de tanto que este decreto concede por su art. 18 á la

truido en Celestun un muelle de doscientos metros de largo y veinticinco de ancho, y de superior construccion al que existe actualmente en Sisal, para cuando esté construida la mitad de la vía férrea. Y tendrán el derecho de cobrar por la carga y descarga de los bultos en el expresado muelle, la misma cantidad que hoy se cobra en el de Sisal.

«Art. 16. Cuando los Sres. D. Manuel Arrigunaga y socios hayan construido cinco leguas de camino, se declarará puerto habilitado el pueblo de Celestun. Y si los concesionarios del camino de hierro al Progreso no hubieren llenado sus conpromisos conforme á mi decreto de Octubre 18 del año pasado de 1864, el Progreso no será declarado ya puerto habilitado.

«Art. 17. Todos los terrenos que legalmente adquieran los tenedores de este privilegio por cesion ó compra, así como los edificios, máquinas, herramientas, materiales y demas objetos que constituyen el camino, serán de su propiedad perpetua; pero á los noventa y nueve años de construido dicho ferrocarril, si así conviniese al Gobierno de S. M. el Emperador, tendrá derecho de sustituirse en dicha propiedad, entrando en plena y absoluta posesion del camino, sus trenes, oficinas y estaciones, pagando todo por su valor, señalado por peritos nombrados respectivamente por las partes, y un tercero en discordia, que nombrarán los mismos peritos antes de proceder al avalúo.

«Art. 18. Para todos los caminos de hierro que puedan construirse en la Península de Yucatán, el Gobierno de S. M. el Emperador concede á la Compañía de Celestun la preferencia del derecho del tanto. Si alguna otra Compañía ofreciere construir una línea cualquiera, el Gobierno de S. M. el Emperador se lo comunicará á aquella, la cual tendrá un término de ocho meses para aceptar ó no las condiciones propuestas por la nueva Compañía; pero si al cabo de este término la Compañía de Celestun no hubiere aceptado las condiciones propuestas, el Gobierno de S. M. el Emperador queda en libertad para conceder la línea á la otra, y el presente artículo subsistiria en toda su extension y vigor para el resto de la Península.

«Art. 19. El Gobierno de S. M. el Emperador tiene el derecho de poner á la Compañía un ingeniero interventor de los trabajos de construccion del camino de hierro, estaciones, etc., para que se hagan con la debida solidez y seguridad.

«Art. 20. Caduca este privilegio en cualquier tiempo por la falta de cumplimiento por parte de los Sres. Arrigunaga y socios á los compromisos que contraen por los artículos relativos de este decreto.

Compañía, lo ejercerá, no con los ocho meses de plazo que se le otorgan, sino á lo sumo dentro de los tres meses de haber recibido el aviso de que habla el propio art. 18.

5ª El art. 7º del diverso decreto, expedido tambien en Yucatán el dia 9 del citado mes de Febrero, * relativo á almacenes generales, «Docks,» debe entenderse de la manera siguiente:

«Este decreto se guardará en los archivos de la Prefectura superior política de cada uno de los tres Departamentos, se publicará en el periódico oficial de cada uno, y se circulará á las autoridades, funcionarios y toda clase de empleados civiles y militares de toda la Península.

«Dado en Mérida, á 8 de Febrero de 1865.—El Comisario Imperial de la Península de Yucatán, *José Salazar Ilarregui.*»

El Prefecto superior político interino del Departamento, *David Cásares.*

* Prefectura superior política del Departamento de Mérida.—S. E. el Sr. Comisario Imperial de la Península de Yucatán se ha servido dirigirme el siguiente decreto:

«Por S. M. el Emperador de México, Maximiliano, su Comisario Imperial en la Península de Yucatán:

«Considerando que la autoridad debe aprovechar todas las ocasiones en que, por grandes empresas que interesen fuertes capitales del exterior, se consoliden la paz y el orden, y así progrese el país;

«He decretado y decreto lo siguiente:

«Art. 1º Los Sres. D. Manuel Arrigunaga y socios, luego que hayan construido la tercera parte del camino de hierro de esta capital á Celestun, para cuya construccion y explotacion les he concedido privilegio exclusivo por decreto fecha de ayer, tendrán el de establecer almacenes generales en toda la Península de Yucatán, en los puertos y poblaciones que juzguen conveniente á sus intereses, y la Compañía que formen será la única que pueda emitir *Warrants* y *Recipisses* ó «documentos de garantía y de conocimiento.»

«Art. 2º Sobre todas las mercancías depositadas la Compañía percibirá un derecho de 1 por 100 al mes de almacenaje sobre el valor, y un peso de derecho por cada «recipisse,» que será dividido con el Gobierno por mitad, bien entendido que el timbre va comprendido en el precio. Para las mercancías de gran bulto, cuya nomenclatura será hecha por la autoridad competente de la Península en un reglamento ulterior, percibirá además la Compañía un derecho sobre el cubo, y que dividirá por mitad con el Gobierno. Toda mercancía pagará por semanas el almacenaje, y no por dias.

«Art. 3º La Compañía tendrá la facultad de descontar los «Warrants» al 6 por 100 anual.

«La Compañía tiene privilegio de ser la única que puede establecer estos almacenes; pero el depósito de efectos ó almacenaje es libre, pudiendo los dueños de ellos depositarlos ó no, á su voluntad, en dichos almacenes. En caso de no hacer el depósito, están obligados á pagar el derecho de 1 por 100 á la Compañía.»

6ª Para la debida claridad, queda bien entendido que la Compañía del ferrocarril, en los negocios y cuanto sea relativo á la concesion que le otorga el referido último decreto de 9 de Febrero, está sometida á lo prescrito en el art. 12 del expedido el dia 8 del mismo mes, que conce-

«Art. 4º La Compañía entregará cada mes al Gobierno un estado de los documentos emitidos, los que no serán válidos si no llevan el sello del interventor que nombrará el Gobierno para todas las operaciones de la Compañía en cada almacen.

«Art. 5º A peticion del portador de un «Warrant» protestado, la Compañía tendrá el derecho de vender en pública subasta, ocho dias despues del aviso, las mercancías expresadas en él.

«Art. 6º Para poder construir los almacenes, la Compañía recibirá del Gobierno ochocientas varas cuadradas, en todos los puntos en que se establezcan dichos almacenes, de los terrenos de que pueda disponer más próximos al centro de cada poblacion.

«Art. 7º El Gobierno ejercerá el derecho de primacía sobre todas las mercancías almacenadas, es decir, que tendrá la facultad de comprar al comerciante su mercancía al precio que haya fijado el mismo comerciante, al que le dará, si quiere, el 15 por 100 de prima. Y para que el Gobierno pueda percibir íntegros todos los derechos de aduana, el almacenaje será forzoso para todas las mercancías.

«Art. 8º La presente concesion será válida por noventa y nueve años, y al cabo de este tiempo, el Gobierno de S. M. el Emperador tendrá el derecho de comprar á la Compañía los establecimientos que haya construido, y á precios que fijarán los peritos necesarios, como es costumbre.

«Art. 9º Este privilegio caducará porque la Compañía no haya construido á fin de 1868 el camino de hierro á Celestun, ó porque no cumpla con los requisitos á que se obliga por los artículos relativos del presente decreto.

«Este decreto se guardará en los archivos de la Prefectura superior política de cada uno de los tres Departamentos, se publicará en el periódico oficial de cada uno, y se circulará á las autoridades, funcionarios y toda clase de empleados civiles y militares de toda la Península.

«Dado en Mérida, á 9 de Febrero de 1865.—El Comisario Imperial de la Península de Yucatán, *José Salazar Ilarregui.*»

El Prefecto superior político interino del Departamento, *David Cásares.*

dió el privilegio para el ferrocarril de Mérida á Celestun.—México, Octubre 31 de 1865.—Aceptadas.—El Ministro de Fomento, *Luis Robles Pezuela.*—Como representante de la Compañía, *F. Constantin.*

Es copia. México, Noviembre 3 de 1865.—El Subsecretario de Fomento, *Manuel Orozco.*

ZACATECAS A DURANGO Y CHIHUAHUA.—Véase el decreto de 9 de Octubre de 1872 en la palabra PUENTES.

ZAMORANA á MEDELLIN.

Decreto.—Mayo 4 de 1875.

Se autoriza á la Junta directiva de la Compañía mexicana del camino de Zamorana á Medellin, para construir una vía férrea y su correspondiente telégrafo, que partiendo Veracruz se una á la construida del primero al segundo de los lugares mencionados.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—El Presidente de la República se ha servido dirigirme el decreto que sigue:

«*SEBASTIAN LERDO DE TEJADA, Presidente constitucional de los Estados-Unidos Mexicanos, á sus habitantes, sabed:*

«Que el Congreso de la Union ha decretado lo siguiente:

«El Congreso de la Union decreta:

CAPÍTULO I.

Construccion de la vía férrea.

«Art. 1º Se autoriza á los Sres. Juan E. de Foster, D. A. Miron, Francisco Mosquera, J. M. de Sivilla, Justo R. de Velasco, Miguel Arechavaleta y Manuel Diaz Miron, presidente y vocales de la Junta directiva de la Compañía mexicana del camino de la Zamorana á Medellin, para construir una vía férrea y su correspondiente telégrafo, que partiendo

de Veracruz se una á la construida del primero al segundo de los lugares mencionados.

«Art. 2º El trazo que debe seguir la vía desde Veracruz á la Zamorana será el que, conforme á los reconocimientos que haga la Compañía, aprobados por el Ministerio de Fomento, resultare ser más conveniente.

«Art. 3º La Compañía comenzará inmediatamente los reconocimientos necesarios y á expensas de ella, con el fin de terminar el trazo á los dos meses de la publicacion de esta ley; y antes de comenzar los trabajos de construccion de la línea, se remitirán al Ministerio de Fomento copias de los mapas de reconocimiento y de los planos del trazo.

«Art. 4º Se asociará á los ingenieros de la Compañía, para el efecto del artículo anterior, uno que sin excusa nombrará el Ejecutivo federal y pagará aquella, conforme á la remuneracion que señale el Ministerio, inmediatamente despues de publicada esta ley. La ausencia de ese ingeniero no será motivo para demorar la práctica de los reconocimientos, ni para considerarlos incompletos.

«Art. 5º A los tres meses de publicada esta ley comenzarán los trabajos de construccion, y dentro de diez ocho meses, contados desde la misma fecha, deberá estar concluida la vía.

«Art. 6º El ferrocarril de la Compañía del camino de Medellin será de simple ó doble vía, de un metro cuarenta y cinco centímetros (4 piés 8½ pulgadas inglesas), que es la anchura de la parte del camino construida, y estará provista de la cantidad de material rodante para la pronta explotacion del camino. La Compañía, de acuerdo con el Ejecutivo federal, establecerá depósitos y estaciones en los lugares que juzgue más convenientes al servicio público y á los negocios de la Compañía.

CAPÍTULO II.

Bases de la Compañía.

«Art. 7º La posesion y ejercicio de todos los derechos y concesiones que se confieren en la presente ley, así como el cumplimiento de todas las obligaciones impuestas por ella, pertenecerán á la Compañía con-

cesionaria, actual poseedora del camino de la Zamorana á Medellin. Dicha Compañía y todas las personas que tuvieren parte en ella, sea como accionistas, empleados ó con cualquiera otro carácter, serán considerados como mexicanos en todo lo que se relacione á la referida Empresa. No podrán alegar derechos de extranjería con respecto á los negocios é intereses de la Empresa, ni tendrán, aun cuando alegaren denegacion de justicia, otros derechos ni otros medios de hacerlos valer, en todo lo relativo á aquella, que los que las leyes de la República conceden á los mexicanos.

«Art. 8º La Compañía tendrá su domicilio en la ciudad de Veracruz y un representante en esta capital, ampliamente autorizado para tratar con el Ejecutivo federal acerca de todos los negocios relativos á las obligaciones que por esta ley se imponen á la misma Compañía, y cuanto en lo sucesivo se ejecute ó convenga con relacion al asunto. Cuando se suscitare alguna duda ó litigio respecto de la interpretacion ó cumplimiento de las estipulaciones que contiene la presente ley, se decidirá por los tribunales federales respectivos y conforme á las leyes de la República.

«Art. 9º El capital social de la Compañía para este nuevo tramo de la ciudad de Veracruz á la Zamorana, se fijará por la Empresa, de acuerdo con el Ejecutivo de la Union, despues que se levanten los planos y perfiles, y en vista de ellos se formarán los presupuestos respectivos. El capital se dividirá en acciones de á 100 pesos cada una, las cuales se considerarán como propiedad particular, de la que podrán disponer los tenedores libremente con arreglo á las leyes, en los términos de este contrato.

«Art. 10. La misma línea férrea de que se habla en esta concesion y los terrenos y demas propiedades legalmente adquiridos por la Compañía, los edificios, almacenes, estaciones, maquinaria, útiles, materiales y todos los demas objetos que constituyen el ferrocarril y la línea telegráfica, se considerarán de la Compañía, con el derecho de usar de ellos en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que cualquiera otra propiedad; pero sometida á las prevenciones de las leyes vigentes

sobre la materia, ó que en lo sucesivo se dictaren con respecto á ferrocarriles, sin que se entienda por esto que se puedan alterar las prescripciones de esta ley. Aunque por las causas que adelante se especificarán, la presente concesion quedare sin valor, la Compañía gozará del dominio pleno y posesion de todas las propiedades, y de la porcion del ferrocarril y de la línea telegráfica que hubiere construido; y en la parte construida cumplirá con lo que previenen los artículos de esta ley.

«Art. 11. La Compañía tendrá derecho de enlazar su vía férrea con cualquiera otra existente ó que se estableciere, y lo tendrá igualmente para explotarla y mantenerla en conexion ó consolidacion con cualquiera otra Empresa.

CAPÍTULO III.

Concesiones y prohibiciones.

«Art. 12. La Compañía á quien se otorga esta concesion, ó cualesquiera otras que puedan sucederle en lo futuro, no podrán en ningun tiempo traspasar, enajenar ó hipotecar las concesiones de la presente ley, el ferrocarril, el telégrafo y las propiedades anexas, á ningun Gobierno ó Estado extranjero, ni admitirlo en ningun caso como socio en la Empresa; y cualquiera estipulacion hecha con violacion de este artículo es nula. Tampoco podrá la Compañía traspasar ó enajenar las concesiones de esta ley, en toda la vía ó en las secciones de ella, á ninguna Compañía ó individuos particulares, sin previo permiso del Ejecutivo federal.

«Art. 13. Queda autorizada la Compañía para emitir libremente bonos y obligaciones y disponer de ellos, así como para hipotecar el ferrocarril y sus dependencias en todo ó en parte, con el fin de asegurar el pago de dichos bonos y obligaciones y sus intereses, con la condicion de que la hipoteca se hará á favor de individuos ó asociaciones particulares. Las hipotecas que hiciere la Compañía serán rgistradas en el registro público de la ciudad de Veracruz.

«Art. 14. Para auxiliar la construccion de las líneas férrea y telegráfica á que se refiere esta ley, el Gobierno de la Union se compromete

á dar á la Compañía una subvencion de ($5,000) cinco mil pesos por cada kilómetro que construya. Esta subvencion será pagada por kilómetros construidos y aprobados por el Ministerio de Fomento, en los términos que expresa esta ley.

«Art. 15. Para la construccion y explotacion de las líneas férrea y telegráfica que esta ley autoriza, se concede á la Compañía el derecho de vía por la anchura de cuarenta metros en la extension de la línea, pudiendo tomar sin retribucion los terrenos nacionales. La Compañía podrá ocupar igualmente, conforme á las leyes de expropiacion por causa de utilidad pública, los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular necesarios para el establecimiento, reparacion de la vía y sus dependencias, estaciones y demas accesorios; y mientras no se expidan esas leyes por el Congreso de la Union, la Compañía se sujetará á las reglas siguientes:

«I. En el caso de no haber avenimiento entre la Compañía y el dueño de los terrenos y materiales de construccion de propiedad particular, el Ministerio de Fomento queda autorizado para decretar, á pedimento de la Empresa, la expropiacion de los bienes privados cuya ocupacion fuere necesaria. Estos serán ocupados mediante la previa indemnizacion que fijen dos peritos nombrados, uno por cada parte, los cuales, antes de comenzar á actuar, señalarán un tercero para que decida en caso de discordia. Si los peritos no estuvieren de acuerdo en la designacion del tercero, este será nombrado por el Ministerio de Fomento.

«II. Si el poseedor ó dueño de la propiedad fuere incierto ó dudoso, ya por causa de litigio ó por otro motivo, ó se negare á nombrar perito en juicio ó fuera de él, el Ejecutivo autorizará la ocupacion, consignándose previamente en depósito por la Compañía, la suma que en el caso fije un perito nombrado por el mismo Ejecutivo, á reserva de completar, cuando se determinare el poseedor ó dueño, el mayor valor que en el juicio de peritos fuese señalado, conforme á la regla anterior, ó de recoger el exceso del depósito, si la declaracion fuere de menor suma.

«III. Los peritos, para hacer sus avalúos, tendrán en cuenta lo que

pague por contribucion la cosa de cuya expropiacion se trate, y el daño ó provecho que de la misma resulten al propietario.

«Art. 16. Los materiales de construccion de propiedad nacional ó extranjera, enseres y lo demas que sea preciso para la construccion y uso de las líneas de ferrocarril y telégrafo autorizadas por esta ley, lo mismo que los rieles, durmientes, clavos, locomotoras, trenes y sus accesorios, herramientas y útiles de trabajo, maquinaria para los talleres, fierro, puentes, casas para estaciones, oficinas y almacenes, carbon de piedra, bestias, sus aparejos y guarniciones, carros, wagones, el alambre y aparatos telegráficos, y los demas materiales necesarios para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica, serán libres por el término de tres años, contados desde la fecha de esta ley, de toda clase de derechos de importacion ó aduana, previo aviso al Ministerio de Fomento; y de alcabalas, contribuciones, peajes ó impuestos decretados hasta hoy, ó que en lo de adelante se decretaren por cualquiera autoridad de la República, sea cual fuere la clase, denominacion ó destino de dichos impuestos. Para el uso de estas exenciones se observarán las reglas que dicten los Ministerios de Hacienda y Fomento. El camino mismo y sus dependencias naturales é indispensables, así como los capitales empleados en su construccion y explotacion y las acciones de la Compañía, estarán exentos del pago de toda contribucion ó impuesto establecido ó que en lo sucesivo se estableciere, así como del pago del papel sellado y timbre en lo que debiera causarse por la Compañía, durante el término de diez años contados desde la fecha de esta ley.

«Art. 17. Los directores, ingenieros, empleados y dependientes de las oficinas y estaciones del ferrocarril, así como los trabajadores que en él se empleen, estarán exentos de toda clase de servicio militar y de cargos concejiles, durante el tiempo que sirvieren en el camino, menos en el caso de guerra extranjera. Tendrá la Compañía la facultad de organizar el servicio interior de las líneas y su resguardo, el cual gozará de las mismas consideraciones que los resguardos de las rentas nacionales. La Compañía despedirá inmediatamente de su servicio á cual-

quiera de sus dependientes que haga ó proteja el contrabando ó cometa cualquier delito, y auxiliará á la autoridad para su aprehension. La Compañía queda obligada á cumplir, en la parte que le corresponda, los reglamentos que expida el Ministerio de Hacienda, para impedir el contrabando y para la observancia de las leyes fiscales.

«Art. 18. El Gobierno federal y el del Estado de Veracruz impartirán á la Compañía todo género de proteccion y auxilio, en cuanto dependa de su autoridad, sin perjuicio de tercero.

«Art. 19. Es de la responsabilidad de la Compañía cubrir los jornales de los trabajadores, el importe de los materiales y todos los gastos hechos en la construccion del camino, aun cuando los trabajos se ejecutaren por contratistas ó subcontratistas, pues estos lo hacen en representacion de la misma Compañía.

«Art. 20. Los buques que durante la construccion de la vía férrea llegaren á Veracruz, conduciendo para la Compañía carbon de piedra, rieles, materiales de construccion y demas efectos destinados para la construccion, explotacion y reparacion del ferrocarril y línea telegráfica, estarán exentos por tres años del pago de derechos de toneladas, faro, anclaje y demas derechos de puerto, y pagarán solamente el de practicaje cuando lo pidieren. Si trajeren otras mercancías, no disfrutarán de estas exenciones en la parte que corresponda á las mercancías que no sean de la clase y para los efectos indicados.

«Art. 21. Las obligaciones que contrae la Compañía respecto de los plazos fijados en esta ley, se suspenderán en todo caso fortuito ó de fuerza mayor que impida el cumplimiento de las mismas obligaciones; la suspension durará solamente por el tiempo que dure el impedimento, debiendo la Compañía presentar al Ejecutivo federal las noticias y pruebas de haber ocurrido un caso fortuito ó de fuerza mayor del carácter mencionado, dentro del término de dos meses de haber empezado el impedimento. Por el solo hecho de no presentar tales noticias y pruebas dentro del tiempo señalado, no podrá ya alegarse por la Compañia, en ningun tiempo, la circunstancia de caso fortuito ó de fuerza mayor. Igualmente deberá la Compañía presentar al Gobierno federal

las noticias y pruebas de que los trabajos han continuado en el acto de haber cesado el impedimento, ó á lo menos dentro de dos meses despues de haber cesado aquel, haciendo la expresada presentacion dentro de los dos meses siguientes á los dos mencionados. Solamente se abonará á la Compañía el tiempo que hubiere durado el impedimento, ó á lo sumo dos meses más.

«Art. 22. Además de las otras obligaciones expresadas en esta ley, la Compañía tendrá las siguientes:

«I. La Compañía dará una fianza de ($10,000) diez mil pesos á satisfaccion del Ejecutivo, dentro de dos meses contados desde la publicacion de esta ley, cuya suma perderá en caso de no cumplir con las obligaciones señaladas en el art. 5º de esta concesion.

«II. El Gobierno federal, cuando lo estime conveniente, tendrá derecho de colocar un alambre en los postes del telégrafo de la Compañía, y esta la obligacion de conservarlo en las mismas condiciones que el de su propiedad, indemnizando solamente el Gobierno el valor de los alambres que se repongan.

«Art. 23. Las concesiones otorgadas por esta ley caducarán por cualquiera de las causas siguientes:

«I. Por faltar á cualquiera de las obligaciones que se imponen á la Compañía en las cláusulas del artículo anterior.

«II. Por no comenzar ó por no concluir el camino en los términos expresados en esta ley.

«III. Por enajenar ó hipotecar esta concesion ó los derechos que de ella se derivan, á algun gobierno ó Estado extranjero, ó por admitirlo como socio en la Empresa.

«En cualquiera de los casos especificados, perderá la Compañía las concesiones otorgadas en esta ley, de las cuales podrá el Gobierno disponer á su arbitrio; pero la Compañía conservará la propiedad de los edificios que tuviere construidos, de la parte de ferrocarril y telégrafo que hubiere establecido, y de los materiales, máquinas y útiles empleados en la explotacion.

«Art. 24. La Compañía presentará al Ministerio de Fomento un in-

forme anual, bajo la protesta de ser verdadero, sobre el monto de las acciones emitidas; los nombres y la residencia de los directores y empleados superiores de la Compañía; la suma recibida por pasajeros y por flete, respectivamente; los gastos del camino y sus accesorios; el número de pasajeros conducidos y la suma de flete trasportado, especificando la clase de la carga conducida.

CAPÍTULO IV.

«Art. 25. El tramo de ferrocarril cuya construccion se autoriza por esta ley, y que debe unirse al construido de la Zamorana á Medellin, será examinado, luego que se concluya, por un ingeniero nombrado por el Gobierno y pagado por la Empresa. El Ejecutivo, oido el parecer del ingeniero, autorizará ó no la explotacion del tramo. En caso de no autorizar esta, el Ministerio de Fomento publicará el informe del ingeniero y las causas del disentimiento. Luego que se ponga el tramo al uso público, la Compañía fijará la tarifa de precios que han de cobrarse por la conduccion de pasajeros, efectos y demas, no pudiendo exceder de los precios siguientes:

«Por flete de cada tonelada de mil kilógramos cada uno, de mercancías:

Primera clase..................................	$ 00 07	por kilómetro.
Segunda clase..................................	00 05	,,
Tercera clase..................................	00 04	,,

«Por trasporte de pasajeros:

Primera clase..................................	$ 00 05	,,
Segunda clase..................................	00 03	,,

«La Compañía no tendrá obligacion de recibir menos de 25 centavos por cualquiera cantidad de flete, ni menos de 10 por un pasajero, por cualquiera distancia.

«Art. 26. La Compañía tiene facultad para establecer sus tarifas de fletes y de pasajeros, sin necesidad de guardar proporcion al número de kilómetros de toda la vía, con tal que el flete ó pasaje no exceda en

ningun kilómetro del *máximum* fijado en el artículo anterior y en el siguiente.

«Art. 27. Se establecerán tarifas especiales que se someterán á la aprobacion del Gobierno, para los objetos ó efectos que por no deber prudencialmente sujetarse á peso ó medida, tengan que pagar un flete superior al señalado en el art. 25.

«Art. 28. El cobro por telégramas que se trasmitan por las líneas de la Compañía, no podrá exceder de lo siguiente:

«Por cada mensaje que contenga hasta diez palabras, además de la fecha, direccion y firma, que se trasmita de Veracruz á Medellin, quince centavos.

«Por cada palabra más que contenga el mensaje, sobre las diez primeras, se pagarán dos centavos.

«Art. 29. El Gobierno disfrutará en la conduccion de tropas, trenes, municiones, equipos, víveres, caballos, mulas y cualquiera otro objeto ó efecto destinado al servicio público, que se conduzcan de uno á otro punto por la línea de la Compañía, así como en el pasaje de fuerzas militares, la baja de un 60 por 100 sobre los precios que se cobren conforme á la tarifa general fijada en esta ley. La misma baja de 60 por 100 se hará en el pasaje de militares y empleados federales que caminen por objetos de servicio público; pero para evitar los abusos que en esta parte pudieran cometerse, se establecerán, con aprobacion del Ejecutivo, los reglamentos convenientes, quedando estipulado que en cada marcha de tropas ó conduccion de trenes, municiones ó efectos, y de pasaje, se dará por el Gobierno ó por los funcionarios superiores autorizados para este objeto por el Gobierno, una órden especial para los directores de la línea.

«Los inmigrantes que llegaren á la República con la debida autorizacion del Gobierno, gozarán de las ventajas concedidas á la fuerza armada.

«Art. 30. Concluida la vía y puesta al servicio público, la Compañía tiene la obligacion, por el término de seis años, de conducir gratis la correspondencia pública, impresos y empleados despachados por la ad-

ministracion de correos en el servicio de la misma, sin que esto pueda introducir variacion alguna en los reglamentos y disposiciones de la Compañía, sobre horas de salida. Pasado el término de seis años, la conduccion de la correspondencia será materia de contrato.

ARTICULO TRANSITORIO.

«Si concluida y puesta en explotacion la vía de Veracruz á la Zamorana, que en este punto debe unirse á la construida hasta Medellin, la Compañía quiere construir tambien el tramo de Medellin á Alvarado, podrá el Ejecutivo, si las circunstancias del Erario lo permiten, contratar con la Compañía dicha construccion, y al efecto se le autoriza para que otorgue la concesion, conforme á las bases de la presente ley, y en el caso de que la misma Compañía lo solicite.

«Palacio del Poder Legislativo. México, Abril 22 de 1875.—*Antonino Tagle*, diputado presidente.—*Luis G. Alvírez*, diputado secretario.—*José Vicente Villada*, diputado secretario.»

«Por tanto, mando se imprima, publique, circule y se le dé el debido cumplimiento.

«Palacio del Poder Ejecutivo. México, Mayo 4 de 1875.—*S. Lerdo de Tejada.*—Al C. Blas Balcárcel, Ministro de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.»

Y lo comunico á vd. para su conocimiento y fines consiguientes.

Independencia y libertad. México, Mayo 4 de 1875.—*Balcárcel.*—Ciudadano. . . .

ÍNDICE ALFABÉTICO

DE LOS DECRETOS,
ORDENES Y CIRCULARES RELATIVOS A LOS CAMINOS NACIONALES
DE LA REPUBLICA MEXICANA,

QUE COMPRENDE DESDE EL 4 DE NOVIEMBRE DE 1824 AL 30 DE JUNIO DE 1877.

ÍNDICE CRONOLÓGICO

DE TODAS LAS DISPOSICIONES QUE CONTIENE ESTE TOMO

RELATIVAS A LOS CAMINOS DE LA REPUBLICA MEXICANA,

DE NOVIEMBRE DE 1824 A OCTUBRE DE 1877.

Año de 1824.

Año de 1826.

Año de 1827.

Año de 1829.

Año de 1834.

Año de 1835.

Año de 1838.

Año de 1839.

Año de 1841.

Año de 1842.

Año de 1854.

Año de 1855.

Año de 1856.

Año de 1857.

Año de 1866.

Año de 1867.

Año de 1868.

Año de 1870.

Año de 1871.

Año de 1874.

Año de 1876.

Año de 1877.

ÍNDICE

DE LAS

DISPOSICIONES RELATIVAS AL RAMO DE PEAJES.

Año de 1793.

Año de 1834.

Año de 1835.

Año de 1836.

Año de 1838.

Año de 1839.

Año de 1842.

Año de 1861.

Año de 1862.

Año de 1863.

Año de 1864.

Año de 1865.

Año de 1867.



APÉNDICE

DE LAS

DISPOSICIONES RELATIVAS A LOS CAMINOS NACIONALES

QUE COMPRENDEN

DESDE 2 DE ABRIL A 24 DE SETIEMBRE DE 1877.

NOTA.

Entretanto se hacia la impresion de este tomo en órden alfabético, se han publicado estas nuevas disposiciones, las cuales no era posible colocar ya en la letra respectiva, y por lo mismo se ha formado el presente Apéndice.

Circular.—Abril 2 de 1877.

Los pagadores de caminos remitirán el corte de caja mensual en los mismos términos y forma que lo hacen respecto de la Tesorería general.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Circular.—Siendo indispensable que esta Secretaría conozca con exactitud la inversion de los fondos destinados á las obras de su cargo, el C. General en Gefe del ejército, encargado del Poder Ejecutivo, se ha servido disponer que todos los pagadores remitan el corte de caja mensual en los mismos términos y forma que lo hacen respecto de la Tesorería general, acompañando en copia los documentos que comprueben las partidas que constituyen la data de sus cuentas, á fin de poderse juzgar si son ó no de aprobarse.

Lo que comunico á vd para su cumplimiento.

Libertad en la Constitucion. México, Abril 2 de 1877.—*Riva Palacio.*—Ciudadano. . . .

Junio 2 de 1877.

Presupuesto de gastos del Ministerio de Fomento para el año fiscal que comenzará en 1º de Julio de 1877 y terminará en 30 de Junio de 1878.

RAMO SÉTIMO.

MINISTERIO DE FOMENTO.

SECCION XXVI.

Secretaría.

Partidas por millar.			
7001.	Un ministro.........................$	8,000 00	
7002.	Un oficial mayor..................	4,000 »	12,000 00
	A la vuelta.........		12,000 00

De la vuelta......... 12,000 00

SECCION 1ª

Geografía, Estadística, terrenos baldíos y colonizacion.

Partidas por millar.			
7003.	Un gefe................................$	3,000 00	
7004.	Un oficial primero...............	2,000 »	
7005.	Un idem segundo.................	1,800 »	
7006.	Un idem tercero..................	1,200 »	
7007.	Dos escribientes, á $600........	1,200 »	9,200 »

SECCION 2ª

Industria, Comercio, Casas de moneda, Pesos y medidas.

7008.	Un gefe................................$	3,000 00	
7009.	Un oficial primero...............	2,000 »	
7010.	Un idem segundo.................	1,800 »	
7011.	Un idem tercero..................	1,500 »	
7012.	Dos escribientes á $600.........	1,200 »	9.500 »

SECCION 3ª

Mejoras materiales.

7013.	Un gefe................................$	3,000 00	
7014.	Un oficial primero...............	2,000 »	
7015.	Un idem segundo.................	1,800 »	
7016.	Dos escribientes á $600.........	1,200 »	
7017.	Un archivero........................	1,200 »	
7018.	Un escribiente del archivo...	600 »	
7019.	Un arquitecto del Palacio nacional........................	1,200 »	11,000 »

SECCION 4ª

Servicio.

7020.	Un portero.............................$	600 00	
	Al frente.........	600 00	41,700 00

Partidas por millar.				
	Del frente..........	600 00	41,700 00	
7021.	Tres mozos de oficio, á $ 300..	900 »		
7022.	Dos ordenanzas, á $ 60..........	120 »	1,620 »	43,320 00

SECCION XXVII.

Sociedad de Geografía y Estadística.

7023.	Un escribiente.....................$	600 00		
7024.	Un mozo.............................	300 »		
7025.	Gastos de la Sociedad..........	4,100 »	5,000 00	

Academia de Medicina.

7026.	Subvencion á la Academia de Medicina, bajo las bases de la anterior partida...$		5,000 »	

Cartografía.

7027.	Un ingeniero director..........$	1,200 00		
7028.	Dos dibujantes, á $ 70 mensuales..............................	1,680 »		
7029.	Un escribiente.....................	600 »		
7030.	Un conservador de cartas......	600 »	4,080 »	

SECCION XXVIII.

Comision exploradora del territorio nacional.

7031.	Un primer ingeniero...........$	4,000 00		
7032.	Un segundo idem................	3,000 »		
7033.	Un ingeniero auxiliar..........	1,500 »	8,500 »	

Terrenos baldíos.

Ley de 14 *de Diciembre de* 1874.

7034.	Un comisionado ....$	4,000 00		
7035.	Un secretario	1,800 »		
	A la vuelta.........	5,800 00	22,580 00	43,320 00

Partidas por millar.				
	De la vuelta.........	5,800 00	22,580 00	43,320 00
7036.	Un escribiente.....................	700 »		
7037.	Un primer ingeniero............	3,500 »		
7038.	Un segundo idem................	2,300 »	12,300 »	34,880 »

SECCION XXIX.

Telégrafos.

7039.	Conservacion y reparacion de las líneas del Supremo Gobierno y terminacion de las que quedan pendientes de su construccion.................	$200,000 00		
7040.	Línea de Mazatlán á Ures, pasando por Alamos, el Fuerte, Culiacán, Guaymas y Hermosillo: gastos del primer año...........................	40,000 »		
7041.	Un guarda-almacen...........	1,200 »	241,200 00	

Casas de Moneda (no arrendadas).

Guadalajara.

7042.	Un director, facultativo........	$ 2,000 00		
7043.	Un ensayador......................	1,500 »		
7044.	Un grabador.........................	1,000 »		
7045.	Un oficial de libros...............	1,200 »		
7046.	Un escribiente..	500 »	6,200 »	

Durango.

7047.	Un director, facultativo........	$ 2,000 00		
7048.	Un ensayador......................	1,500 »		
7049.	Un grabador.........................	800 »		
	Al frente.................	4,300 00	247,400 00	78,200 00

Partidas por millar.					
	Del frente..........	4,300 00	247,400 00	78,200 00
7050.	Un oficial de libros...............	1,200 »		
7051.	Un escribiente....................	500 »	6,000 »	
	Chihuahua.			
7052.	La misma planta que Durango..................................		6,000 »	
	Oaxaca.			
7053.	Su planta igual á la anterior. $	6,000 00		
7054.	Establecimienio de nueva oficina de apartado, en la casa de moneda de Oaxaca........	20,000 »	26,000 »	
	Junta calificadora de la moneda nacional.			
7055.	Para gastos menores de dicha Junta.............................. $		400 »	
	Ensaye mayor de la República.			
7056.	Un ensayador mayor........... $	3,000 00		
7057.	Un ensayador segundo.........	1,800 »		
7058.	Un oficial primero..............	1,500 »		
7059.	Un idem segundo................	1,200 »	7,500 »	
7060.	NOTA.—Queda autorizado el Secretario de Fomento para hacer los gastos que importen los sueldos de porteros, fundidores, jornaleros, útiles, combustibles y demas que sean necesarios en las Casas de Moneda y Ensaye mayor, cubriéndolos			
	A la vuelta.........		293,300 00	78,200 00

Partidas por millar.				
	De la vuelta.........		293,300 00	78,200 00
	de los productos de dichas oficinas.			

Gastos extraordinarios, de Exposicion y otros.

7061.	Para las exposiciones nacional é internacional...........	$100,000 00		
7062.	Para la que se verifica en Aguascalientes.................	500 »		
7063.	Impresiones, compra de libros é instrumentos científicos	30,000 »		
7064.	Imprevistos y de utilidad pública	25,000 »	155,500	448,800 00

7065. NOTA.—Percibiendo la Tesorería general de la nacion los productos íntegros de las Casas de Moneda administradas por cuenta del Gobierno, y el 1 por 100 de acuñacion, más los arrendamientos de las contratas, no debe considerarse en el presupuesto de este Ministerio, sino en el de Hacienda, lo que se paga á los arrendatarios por intereses y deudas anteriores liquidadas.

SECCION XXX.

Puentes y caminos.

7066. El Ejecutivo queda facultado

Al frente......... 527,000 00

Partidas por millar.				
	Del frente........ ..			527,000 00
	para gastar en la construccion y reparacion de puentes y caminos decretados por ley ó aprobados por la Cámara, hasta un millon de pesos, distribuyéndolos de la manera que crea más eficaz y conveniente á las necesidades públicas y al mejor y más violento éxito de dichas obras, prefiriendo, para llevarlas á cabo, el sistema de contratas por remate..............................$			1.000,000 »
	SECCION XXXI.			
	Ferrocarriles.			
7067.	Para subvencion á vías férreas................................	$560,000 00		
7068.	Al ferrocarril mexicano de Mérida al Progreso, á $6,000 sobre cuatro kilómetros que construirá en el año. (Ley de 22 de Abril de 1874)............................	24,000 »		
7069.	Al ferrocarril de Toluca, segun decreto de 8 de Octubre de 1870............................	60,000 »	644,000 00	
	Direccion del ferrocarril mexicano.			
7070.	Emolumentos de dos directo-			
	A la vuelta.........		644,000 00	1.527,000 00

Partidas por millar.				
	De la vuelta.........		644,000 00	1.527,000 00
	res nombrados por el Gobierno para la Junta directiva, residente en Lóndres, á $1,750 cada uno.............$	3,500 00		
7071.	Viáticos de los mismos, llegado el caso.........................	2,000 »	5,500 »	
	Inspeccion de las obras.			
7072.	Dos inspectores de caminos, á $4,000..............................$	8,000 00		
7073.	Un inspector de ferrocarriles.	3,000 »		
7074.	Un escribiente contador de cronómetros	1,000 »		
7075.	Un dibujante...........................	1,000 »		
7076.	Tres inspectores de telégrafos, á $2,400.....................	7,200 »	20,200 »	669,700 »
	SECCION XXXII.			
	Obras en los puertos.			
7077.	Perfeccionamiento y conservacion del canal entre Tampico y Túxpan..................$	10,000 00		
7078.	Obras en el puerto de Manzanillo..................................	24,000 »		
7079.	Idem en el de Mazatlán.......	24,000 »		
7080.	Faro de primer órden en Anegada de Afuera (la torre)...	9,000 »		
7081.	Idem de segundo órden en Tampico (la torre)............	7,000 »		
7082.	Idem de segundo órden en Isla de Lobos......	18,000 »		
	Al frente.........	92,000 00		2.196,700 00

Partidas por millar.				
	Del frente.........	92,000 00		2.196,700 00
7083.	Idem de tercer órden en Alvarado..............................	12,000 »		
7084.	Idem de tercer órden en Túxpan..................................	12,000 »		
7085.	Alumbrado, cuidado y conservacion de los faros y entretenimiento y reparacion de las obras en los puertos; subvencion para el hospital de Colima, segun la ley de 3 de Octubre de 1871...........	25,000 »	141,000 »	
7086.	Desagüe del Valle................$		300,000 »	
	Palacio nacional y edificios anexos.			
7087.	Obras, muebles y reparacion. $	24,000 00		
7088.	Alumbrado, servidumbre y aseo..................................	12,000 »		
7089.	Reparacion en el Palacio nacional de Chapultepec.......	20,000 »		
7090.	Construccion de la Cámara del Congreso.....................	60,000 »	116,000 »	
	Observatorio de Chapultepec.			
7091.	Terminacion del establecimiento..............................$		21,500 »	
	Estadística.			
7092.	Un oficial.............................$	1,200 00		
7093.	Un escribiente......................	600 »	1,800 »	580,300 »
	A la vuelta.........			2.777,000 00

Partidas por millar.		
	De la vuelta.........	2.777,000 00
7094.	NOTA.—La subvencion á la Empresa del ferrocarril de Toluca se aumentará á $8,000 por kilómetro si concluye la línea en año y medio, y á 10,000 si la terminacion es un año, previo el contrato que el Ejecutivo presentará al Congreso para su aprobacion.	
	Suma de las 94 partidas.........$	2.777,000 00

RESÚMEN DEL RAMO SÉTIMO.

MINISTERIO DE FOMENTO.

Secretaría..$	12,000 00	
Seccion primera..	9,200 »	
Idem segunda..	9,500 »	
Idem tercera..	11,000 »	
Idem cuarta..	1,620 »	43,320 00
Sociedad de Geografía y Estadística...........	5,000 00	
Academia de Medicina, subvencion...........	5,000 »	
Cartografía..	4,080 »	
Comision exploradora del territorio nacional..	8,500 »	
Terrenos baldíos..	12,300 »	34,880 »
Telégrafos..	241,200 00	
Casas de Moneda (no arrendadas) Guadalajara..	6,200 »	
La de Durango..	6,000 »	
Al frente.........	253,400 00	78,200 00

Del frente..............	253,400 00	78,200 00
La de Chihuahua..	6,000 »	
La de Oaxaca..	26,000 »	
Junta calificadora de la moneda nacional: para gastos de la misma..........................	400 »	
Ensaye mayor de la República....................	7,500 »	
Gastos extraordinarios de Exposicion y otros..	155,500 »	448,800 »
Caminos comunes..................................	1.000,000 00	1.000,000 »
Ferrocarriles..	644,000 00	
Direccion del ferrocarril mexicano.............	5,500 »	
Inspeccion de las obras................................	20,200 »	669,700 »
Obras en los puertos..................................	141,000 00	
Desagüe del Valle.....................................	300,000 »	
Palacio nacional y edificios anexos, etc.......	116,000 »	
Observatorio de Chapultepec......................	21,500 »	
Estadística...	1,800 »	580,300 »
Suman las 94 partidas....................		2.777,000 00

Circular.—Junio 12 de 1877.

Se declara caduca la concesion hecha á la Compañía concesionaria del ferrocarril de Guaymas hasta la frontera del Norte del Estado de Sonora.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—No habiendo cumplido la Compañía concesionaria del ferrocarril de Guaymas hasta la frontera del Norte del Estado de Sonora con las condiciones impuestas en los arts. 2º, 4º y 5º y fraccion III del 32º de la ley de concesion fecha 17 de Junio de 1875, el C. Presidente constitucional de la República ha tenido á bien resolver, con arreglo al art. 33 de la misma ley, que se declare, como se declara, caduca é insubsistente la mencionada concesion; que se comunique á vd. esta suprema resolucion, como representante de la Compañía empresaria, y

al C. Gobernador del Estado de Sonora, para los efectos correspondientes.

Lo que comunico á vd. en cumplimiento del supremo acuerdo que antecede, para su conocimiento y fines expresados.

Libertad y Constitucion. México, Junio 12 de 1877.—*Riva Palacio.* —Sr. David Boy le Blair, representante de la Empresa del ferrocarril de Guaymas á la frontera Norte del Estado de Sonora.

Es copia. México, Junio 12 de 1877.— *G. Mancera*, oficial mayor.

República Mexicana.—Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—México.—Seccion 3ª—No habiendo cumplido la Compañía concesionaria del ferrocarril de Guaymas hasta la frontera del Norte del Estado de Sonora con las condiciones impuestas en los arts. 2º, 4º y 5º y fraccion III del 32º de la ley de concesion fecha 17 de Junio de 1875, el C. Presidente constitucional de la República ha tenido á bien resolver, con arreglo al art. 33 de la misma ley, que se declare, como se declara, caduca é insubsistente la mencionada concesion; que se comunique esta suprema resolucion al representante de la Compañía empresaria, y al C. Gobernador del Estado de Sonora, para los efectos correspondientes.—*Riva Palacio.*

Es copia. México, Junio 12 de 1877.— *G. Mancera*, oficial mayor.

República Mexicana.—Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—México.—Seccion 3ª—No habiendo nombrado la Compañía concesionaria del ferrocarril de Sonora el representante que segun el art. 11 de la ley de concesion fecha 17 de Junio de 1875 debia tener en esta capital, para tratar con el Gobierno los asuntos relativos á la misma Compañía, el C. Presidente de la República se ha servido disponer que se publique en el *Diario Oficial* el acuerdo en que se declara caduca la concesion de la propia vía férrea y el oficio que en ese sentido se dirige al Sr. David Boy le Blair, representante de la Empresa, por ignorarse la residencia actual de dicho señor.

Lo que comunico á vd. para su cumplimiento, acompañándole copia de los documentos que se indican.

Libertad y Constitucion. México, Junio 15 de 1877.—*Riva Palacio.*—C. Redactor en gefe del *Diario Oficial.*—Presente.

Circular.—Julio 16 de 1877.

Cómo se pagarán las asignaciones aun encontrándose los pagadores á grandes distancias, para libertar á estos de los gastos de situacion.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Hoy digo al C. Ministro de Hacienda lo siguiente:

«No siendo posible á los pagadores hacer en muchos casos la situacion en metálico de fondos en los lugares convenientes para el pago de las obras de caminos, por encontrarse generalmente á grandes distancias de la oficina á que está consignado el abono de las respectivas asignaciones, y no pareciendo, por otra parte, justo que los propios pagadores reporten los gastos de situacion; el C. Presidente de la República se ha servido decretar que la Secretaría del cargo de vd. libre las órdenes correspondientes á fin de que, en todos los casos en que por el arreglo que consigna á diversas oficinas los pagos de las obras de los referidos caminos, hubiese necesidad de situar fondos pagando un cambio, se pasen en data á los pagadores, previa la consulta que en esos casos deberán hacer á esa propia Secretaría, las cantidades que importaren las respectivas situaciones.»

Lo que inserto á vd. para su conocimiento y á fin de que en los casos en que para verificar los pagos de las obras de ese camino hubiese necesidad de erogar algunos gastos por la situacion de fondos, consulte vd. previamente su aprobacion á la Secretaría de Hacienda, de conformidad con el supremo acuerdo que antecede.

Libertad en la Constitucion. México, Julio 16 de 1877.—*Riva Palacio.*—C. Pagador del camino de. . . .

Circular.—Julio 17 de 1877.

Instrucciones que se dan á los directores de caminos para la formacion y remision de una noticia que comprenda los trabajos ejecutados en los caminos en el año fiscal de 1876 á 1877.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Circular.—Habiendo terminado el año fiscal de 1876 á 1877, el Ministerio de mi cargo necesita conocer lo que durante él se haya adelantado en las obras que el Gobierno tiene bajo su inpeccion.

En tal virtud, para mediados de Agosto próximo, me remitirá vd. precisamente la relacion general de los trabajos ejecutados en la época mencionada, en el camino cuya direccion le está encomendada, acompañando en extracto, pero de una manera clara, los datos y noticias que constan en las relaciones de trabajos que haya remitido vd. mensualmente.

Para que el Gobierno se forme un juicio de los trabajos hechos, y para que pueda apreciar, mediante un estudio comparativo del estado de las diversas líneas, los adelantos obtenidos, es indispensable que las relaciones generales de que se trata, estén redactadas en cierto órden y bajo un método uniforme, para lo cual se sujetará vd. á las instrucciones siguientes:

Se harán dos relaciones, completamente independientes, comprendiendo una la época de 1º de Julio al 20 de Noviembre de 1876, y la otra, la que corresponde desde esta última fecha en adelante.

La relacion comenzará por el itinerario exacto y minucioso del camino, en el que se indicará si es de apertura ó de reparacion, ó si participa de ambas á la vez, y en qué extension.

Se dividirá la línea en las secciones principales que fuere conveniente, conforme á la distribucion que se hubiere dado á los trabajos. En cada seccion se expresarán las obras que se hubieren llevado á cabo, distinguiéndolas como sigue: Obras de apertura, obras de perfeccionamiento, obras de reparacion, y obras de conservacion. Se harán constar en el

lugar que corresponda, las excavaciones y las cunetas, con indicacion de la especie de terreno en que se hayan hecho; las estacadas y muros de sostenimiento, ya sean de mampostería, de mortero ó de piedra seca; los terraplenes y calzadas, indicando su anchura y la especie de su revestimiento; las obras de arte, su especie y dimensiones, y por último, los demas trabajos no especificados.

Al detallar los trabajos de una seccion, se explicará la parte de ellos que en cada tramo ó lugar se ha ejecutado, con la cantidad de trabajo hecho, la suma de todos los de la misma especie y el costo de cada uno, con el precio medio que haya resultado para la unidad de cada especie de obra.

En la relacion referida constará el número de jornales que se haya pagado en cada período, el valor de cada una de las obras que se hayan terminado, la cantidad total gastada, con distincion de lo que se hubiere empleado en gastos de direccion, de pagaduría, generales, jornales y salarios, materiales, herramientas y utensilios, fletes, arrendamiento de locales y pasturas, la suma total recibida por los trabajos y las observaciones que el director crea conveniente hacer.

Se harán constar los trabajos ejecutados por el director durante cada período, y remitirá los planos de las operaciones topográficas que haya hecho durante los mismos, ó se referirá á ellos si ya los hubiere enviado.

La relacion terminará con un resúmen de las obras ejecutadas, indicando en él las ventajas que los trabajos hayan producido para el tráfico, y expresando exactamente la longitud de la parte de la vía que se haya puesto en explotacion, si el camino fuere de apertura.

Se especificará cuáles son las obras pendientes de terminacion y lo que esto importará, así como las que sea necesario construir en el año siguiente, y el presupuesto probable para dicho año.

Y por último, se acompañarán los proyectos de los puentes, las alcantarillas y demas obras de arte que deban construirse para el perfeccionamiento de la carretera, y expresando los que sea indispensable ejecutar para que el movimiento no se retarde ó se suspenda del todo durante

las lluvias, y remitiendo con ellos el presupuesto aproximado del costo de cada uno.

Recomiendo á vd. que se sujete estrictamente á las instrucciones que anteceden y que remita la relacion general dentro del plazo fijado.

Libertad en la Constitucion. México, Julio 17 de 1877.—*Riva Palacio.*—Ciudadano Director de . . . . camino de . . . .

Circular.—Agosto 22 de 1877.

Instrucciones que se dan á los directores para formar y remitir las relaciones mensuales de los trabajos ejecutados en los caminos que están bajo su inspeccion.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Circular.—Habiéndose notado que algunos directores de las obras que tiene á su cargo esta Secretaría no remiten con la puntualidad conveniente las relaciones mensuales de trabajos, y que en las remitidas faltan á menudo varias de las noticias cuyo conocimiento es necesario, en lo sucesivo se sujetará vd. á las prevenciones siguientes:

Precisamente dentro de los ocho primeros dias de cada mes, remitirá vd. por duplicado la relacion de los trabajos que bajo su direccion se hubieren ejecutado durante el mes próximo anterior. La relacion mencionada deberá contener los datos que á continuacion se expresan:

1º Número de cuadrillas, lugares del camino ú obras en que cada una haya trabajado, con indicacion de los dias que hubiere empleado, fuerza de cada cuadrilla y cantidad pagada por rayas.

2º Movimiento de tierras y puntos donde se hubiere efectuado, expresando su especie, objeto, volúmen y calidad, y la cantidad total removida en excavaciones y para terraplenes, con expresion de la distancia á la que se haya efectuado el acarreo, cuando lo hubiere.

3º Volúmen de los materiales empleados en las obras, objeto de estas, puntos donde se ejecuten y si son de piedra seca ó con mortero, cuidando de expresar, cuando alguna se terminare, su extension y objeto.

4º En los caminos, los tramos de calzada preparados para recibir el

firme, y los concluidos en el mes, indicando en ambos casos la extension y anchura del tramo, el sistema de construccion y si es de apertura ó de simple reparacion.

5º En los canales, tajos, galerías y demas obras de esta especie, la parte que durante el mes se hubiere terminado, quedando ya útil para su objeto.

6º Cantidad total gastada en la direccion y ejecucion de las obras.

7º Cantidades pagadas por jornales, materiales, pasturas y trasportes.

8º Precio medio que resulte para la unidad de cada especie de obra.

Recomiendo á vd. muy especialmente que se sujete á las disposiciones que anteceden, á fin de obtener en las relaciones la uniformidad necesaria, pues solo así podrá esta Secretaría formar juicio exacto del estado de los trabajos en las obras que le están encomendadas, y comparar entre sí los progresos que resulten en su ejecucion.

Libertad en la Constitucion. México, Agosto 22 de 1877.—*Riva Palacio.*—Ciudadano. . . . .

Circular.—Agosto 23 de 1877.

Los directores levantarán el plano y perfil de su camino, remitiendo mensualmente, sin interrupcion, los datos que hubieren tomado.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Circular.—Dispone el C. Presidente de la República que, organizando convenientemente los trabajos de la línea que tiene vd. á su cargo, y que dejando encomendada su vigilancia á un sobrestante mayor inteligente, proceda vd. desde luego á levantar el plano y perfil de su camino, debiendo remitir mensualmente, sin interrupcion, los datos que hubiere tomado, para ser construidos en esta Secretaría.

El calepin ó libro de apuntes será llevado con la debida claridad, y los croquis, que deberán estar orientados y próximamente en una relacion determinada, contendrán todos los detalles indispensables para que, auxiliándose con las explicaciones que contenga la columna de

observaciones, pueda, sin el conocimiento del terreno, llevarse á cabo la construccion como está dispuesto.

El levantamiento comprenderá el camino, y una zona á uno y otro lado, más ó menos ancha, que la topografía del terreno y el alcance de los instrumentos indicarán en cada caso.

Además de las líneas existentes, se hará el levantamiento de aquellas cuyo trazo sea más conveniente y que en concepto de los directores deba sustituir á las actuales. Se determinará tambien la altura absoluta sobre el nivel del mar de los puntos más importantes, así como su posicion astronómica. En la longitud se preferirá, siempre que fuere posible, el sistema de cambio de señales telegráficas con esta capital, á cuyo fin los directores avisarán oportunamente á esta Secretaría, para que se designe el dia y la hora en que deba verificarse el cambio.

Con la primera remision, y como trabajo preliminar indispensable, se remitirá el dato de la declinacion magnética, expresando el sistema adoptado para su determinacion.

Recomiendo á vd. el exacto cumplimiento de la suprema órden preinserta, en el concepto de que la primera revision deberá tener lugar, por lo menos, el dia último del próximo mes de . . . .

Libertad en la Constitucion. México, Agosto 23 de 1877.—*Riva Palacio.*—Ciudadano. . . . .

Setiembre 8 de 1877.

Sobre limpia y abordamiento de los rios del Valle de México.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Siendo indispensable para llevar á cabo con éxito la limpia y abordamiento de los rios del Valle de México, que esta limpia se haga oportunamente y con las condiciones debidas, procederá vd. sin pérdida de tiempo, de conformidad con lo dispuesto en la ley de 12 de Abril de 1855, á verificar la que le corresponde; en la inteligencia de que deberá estar concluida en todo el mes de Octubre próximo, y que de no ser así se procederá á hacerla por la Direccion del Desagüe, cobrándose el importe á los

interesados por las oficinas de Hacienda respectivas, en los términos prevenidos por la ley citada.

Libertad en la Constitucion. México, Setiembre 8 de 1877.—*Riva Palacio.*—Ciudadano.....

Setiembre 10 de 1877.

Circular disponiendo que se coloquen postes, de kilómetro en kilómetro, que indiquen la distancia á las dos capitales de Estado ó poblaciones de más importancia que se encuentren antes y despues de cada poste, y otras prevenciones.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Circular.—Dispone el C. Presidente de la República que, con la brevedad que se lo permita la asignacion con que está dotado el camino de su cargo, y sin que lleguen á perjudicarse las obras de reparacion indispensables, proceda vd. á colocar postes que, de kilómetro en kilómetro, indiquen la distancia á las dos capitales de Estado ó poblaciones de más importancia que se encuentren antes y despues de cada poste; igualmente se marcará en cada uno de ellos su altura absoluta sobre el nivel del mar, y en las bifurcaciones se colocará otro poste especial, en el que se exprese el punto hácia donde se dirija cada uno de los caminos en que se divide el principal.

Se recomienda á vd. el pronto y exacto cumplimiento de la anterior disposicion.

Libertad en la Constitucion. México, Setiembre 10 de 1877.—*Riva Palacio.*—C. Director.....

Circular.—Setiembre 23 de 1877.

Prevenciones para que se tenga el más eficaz cuidado y vigilancia sobre la conservacion y policía de los caminos nacionales.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio de la República Mexicana.—Seccion 3ª—Circular.—Para el más eficaz cuidado y vigilancia sobre la conservacion y policía de los caminos nacionales,

dispone el C. Presidente de la República que se recomiende á las autoridades y demas funcionarios á quienes corresponda, la exacta observancia de lo prevenido por el art. 16 de la ley de 24 de Setiembre de 1842, y por las circulares de 23 de Febrero de 1856, 17 de Enero de 1868 y 6 de Enero de 1869, y que estas prevenciones, adicionadas y ordenadas convenientemente, se reunan en un solo cuerpo, en los términos siguientes:

«Todos aquellos daños que las personas, carruajes, bestias ó ganados que transiten por los caminos de que trata esta ley, hicieren en sus obras de cualquiera especie, en sus árboles ó adornos, de propósito, ó solo por falta de la debida precaucion, maltratándolos, arrancando piedras, golpeando sus fábricas, desfigurando, ensuciando su piso ó sus fuentes, extraviando ó entorpeciendo el curso de estas, de las zanjas ó alcantarillas, estropeando ó desarraigando los árboles, arrastrando maderas, piedras, ramas ó cualquier otro objeto, aunque de ello no se advierta á primera vista haber resultado perjuicio; lo mismo que aquellos que echen al camino las aguas del riego, las de los torrentes, arroyos ó fuentes, ó represen y entorpezcan el curso de las que van por las zanjas ó alcantarillas, serán indemnizados por aquellos que los causaren, ó por las personas á cuyo cargo estuvieren estos, los que además, en caso de descubrirse malicia en la accion que causó el perjuicio, pagarán una multa proporcionada de 2 á 50 pesos.

«Las partidas de carros y recuas desfilarán en una sola línea, cargándose todos á su derecha: en los puentes pasarán uno á uno los primeros, de manera que no graviten dos ó más sobre un solo arco: en estos no podrán descargarse ni los carros ni las bestias. Encontrándose dos recuas donde se estreche el camino, ó en los puentes, se detendrá una de ellas hasta que la otra pase, y lo mismo harán los carruajes. Las partidas de toros irán conducidas con todas las precauciones necesarias, y los conductores serán detenidos en caso de ocurrir alguna desgracia, para imponerles las penas de que se trata adelante. En ningun punto de los caminos pararán ni posarán carros, bestias ni ganados: no se arrastrarán maderas, ni se clavarán estacas, ni andarán vagando animales,

ni se tirarán sobre la vía los que estén muertos: no se abrirán caños ó zanjas, ni se azolvarán las laterales: no se arrojarán aguas ó tierras, piedras ó maderas: no se destruirán los muros, terraplenes, guarda-ruedas y demas obras: no se derribarán ni se destrozarán los árboles plantados en los caminos: nadie se alojará en los puentes, por la parte superior ni debajo: nadie podrá portar útiles de zapa y herramientas con el pretexto de facilitar los malos pasos: cuando hubiere urgencia para componerlos ó se atascasen algunos carruajes ó bestias, se recurrirá á la cuadrilla más inmediata de trabajadores, y el sobrestante ó capataz dispondrá que en el acto se desatasque lo que esté detenido y se componga oportunamente lo malo.

«Cada infraccion de las prevenciones anteriores se castigará con la multa de 2 á 50 pesos antes expresada, segun la gravedad y circunstancias, y cuando se haya destruido ó maltratado alguna de las obras, pagará el que lo haya causado, aunque sea por descuido, lo que importe reponerla; y no pagando, se consignará á la autoridad política más inmediata, ó se dará á esta el aviso de quién ha sido el infractor, para que le imponga un arresto proporcionado, de dos dias á un mes.

«Los directores de los caminos, y en su ausencia los sobrestantes, capataces ó guarda-caminos, detendrán al infractor, y lo consignarán á la autoridad política más próxima. La calificacion de lo que importe reponer lo destruido ó maltratado, la harán los directores, y en su defecto los sobrestantes.»

Cuando una municipalidad, empresa ó particular tuviese que hacer alguna obra que se relacione con la vía pública, ocurrirá al director del camino para que este le dé por escrito el permiso correspondiente. Si el director se negare á darlo, por no creerlo conveniente, y á pesar de esto la municipalidad, empresa ó particular comenzare la obra, el director ocurrirá á la autoridad política más inmediata para que esta mande suspender ó destruir la comenzada obra, segun el pedido oficial de la Direccion, quedando además el infractor, sea quien fuere, en el caso de reparar á su costa el mal causado, y de ser multado con arreglo á las prevenciones anteriores.

Se recomienda á las autoridades políticas que vigilen por sí y por medio de sus subalternos el exacto cumplimiento de esta circular, que procedan con toda eficacia á castigar las infracciones y á recabar de los infractores el importe de las reparaciones, segun presupuesto, y el de las multas correspondientes. Dichas autoridades entregarán á los pagadores de los caminos el importe de los presupuestos de reparacion de los perjuicios causados por los infractores, recogiendo de las referidas pagadurías los recibos respectivos. Las multas á que fueren condenados los infractores ingresarán á los fondos de las municipalidades correspondientes, para que las destinen á sus mejoras materiales.

En los casos que conforme á esta circular tuvieren que obrar las autoridades locales por sí, sin intervencion de las direcciones de caminos se dará conocimiento á estas, á la vez que dichas autoridades darán cuenta á su superior, del nombre del infractor, del perjuicio causado, de la multa impuesta y de la inversion de ella.

Lo cual hago á vd. saber para su más exacto cumplimiento, en el concepto de que impedirá que por el camino de su cargo se hagan pasar las aguas de riego de las haciendas, y que cuando por la posicion topográfica de estas fuere necesario hacerlo, los propietarios ó encargados deberán construir alcantarillas ó puentes, cuya construccion y reparacion será de su cuenta.

Libertad en la Constitucion. México Setiembre 23 de 1877.—*Riva Palacio.*—Ciudadano.....

Setiembre 24 de 1877.

Se recomienda la reimpresion de la anterior circular para que llegue á noticia de todas las autoridades que deben exigir su cumplimiento.

Ministerio de Fomento, Colonizacion, Industria y Comercio.—Seccion 3ª—Por acuerdo del Presidente de la República, tengo la honra de remitir á vd. diez ejemplares de la circular expedida con fecha de ayer por esta Secretaría, suplicándole que, impuesto de su contenido, si no encuentra inconveniente, se sirva mandar tirar el número de

ejemplares que fuere necesario para que llegue á noticia de todas las autoridades locales de su dependencia, á fin de que pueda tener su más exacto cumplimiento.

Libertad en la Constitucion. México, Setiembre 24 de 1877.—*Riva Palacio.*—C. Gobernador del Estado de.....

FIN DEL TOMO II.

ERRATAS.

En la página 5, línea dos, dice: *17 de Enero de 1877.* Léase: 30 de Junio de 1877.

En la página 46, línea diez y siete, dice: *Ley.—Marzo 9 de 1834.* Léase: Marzo 29 de 1834.

En la página 128, línea nueve, dice: *que se reparen todos los puentes.* Léase: que se reparen todos los puntos.

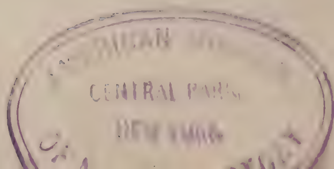
En la página 772, línea veintiseis, dice: *Marzo 15 de 1842.* Léase: Marzo 5 de 1842.

En la página 1177, línea cuatro, dice: *hasta Octubre de 1877.* Léase: hasta 30 de Junio de 1877.



INDICE ALFABÉTICO DEL APÉNDICE ANTERIOR.

INDICE CRONOLÓGICO DEL APÉNDICE ANTERIOR.



ANALES

DEL

MINISTERIO DE FOMENTO

DE LA

REPÚBLICA MEXICANA

TOMO II

MAYO á OCTUBRE
1877

MÉXICO
IMPRENTA DE FRANCISCO DIAZ DE LEON
Calle de Lerdo Numero 3.
1877

Prof Jules Marcou

à Salins (Jura) France

